Д. ЛУХМАНОВ

20.000 МИЛЬ ПОД ПАРУСАМИ

ДЕТИЗДАТ ЦК ВЛКСМ
1936

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

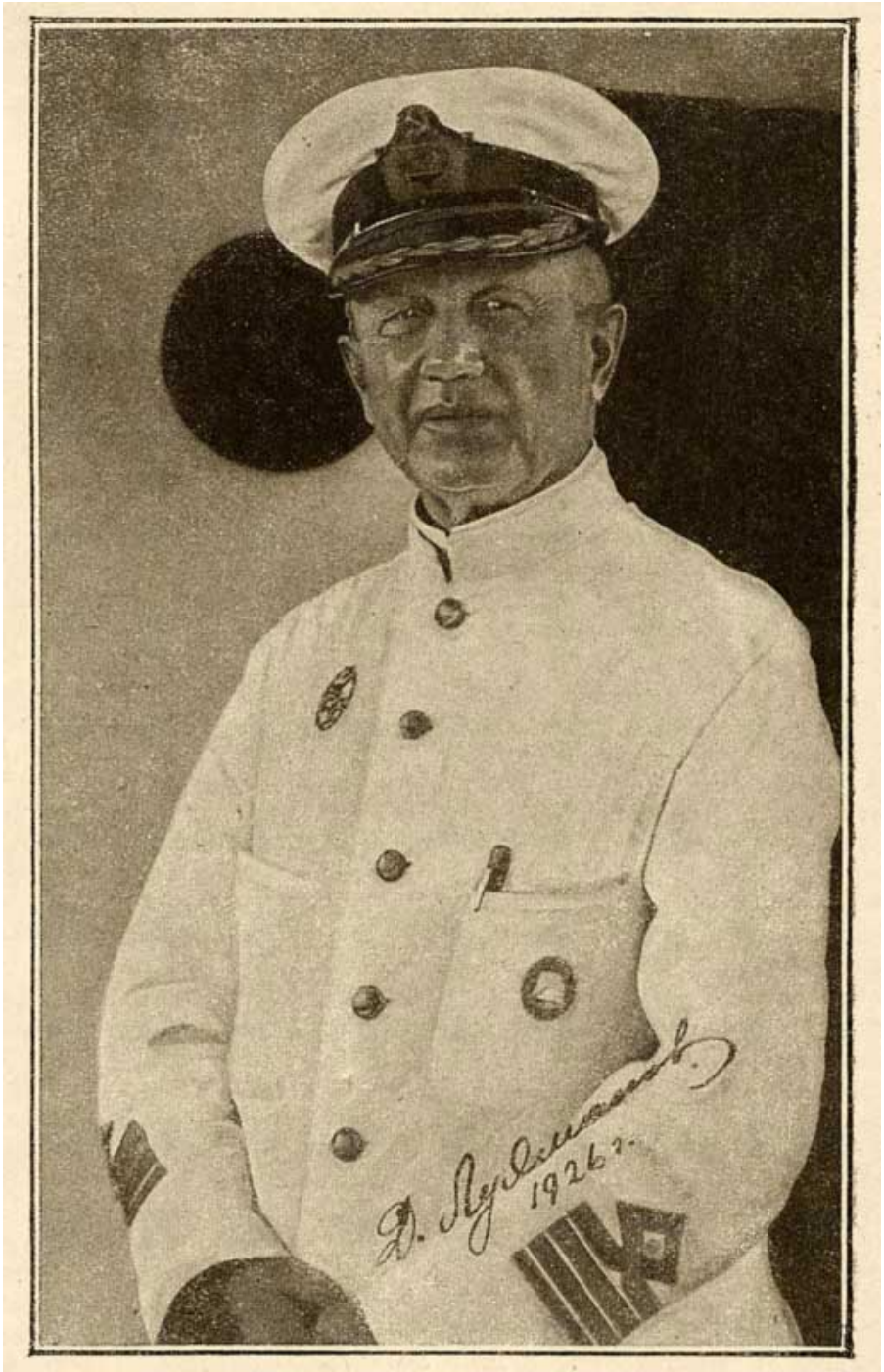
Мемуары Д. Лухманова — капитана советского учебного барка «Товарищ». Под командованием Д. Лухманова «Товарищ» совершил переход из Мурманска до берегов Южной Америки в 1926 году. Об этом плавании и рассказывается в книге.

Сохранена орфография печатного оригинала, в некоторых местах сделаны необходимые комментарии. Обозначение кавычек заменено на современные («елочки»). В печатном оригинале открывающие кавычки «лапки», закрывающие — прямые.

- Д. ЛУХМАНОВ 20 000 МИЛЬ ПОД ПАРУСАМИ
  -
  - На «Товарище»
  - От Мурманска до Саутгемптона
  - В Англии
  - От Саутгемптона до Мадеры
  - В Фунчале
  - От Фунчала до Монтевидео
  - В Монтевидео
  - По рекам Ла-Плата и Парана
  - Задача выполнена
  - Приложение
    - Сводная таблица расстояний по карте действительно пройденных миль, число дней плавания и число дней простоя «Товарища» во время рейса
    - Схематический чертеж «Товарища» (продольный разрез)
  -
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
- comments
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5

- ○ 6
- ○ 7
- ○ 8
- ○ 9
- ○ 10
- ○ 11
- ○ 12
- ○ 13
- ○ 14
- ○ 15
- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20

Д. ЛУХМАНОВ 20 000 МИЛЬ ПОД ПАРУСАМИ


1926 г.

Д. ЛУХМАНОВ

20000 МИЛЬ ПОД ПАРУСАМИ

ЦК ВЛКСМ
ИЗДАТЕЛЬСТВО ДЕТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
МОСКВА ★ 1936 ★ ЛЕНИНГРАД

ДЛЯ СТАРШЕГО ВОЗРАСТА

Отв. редактор И. ХАЛТУРИН
Техн. редактор Б. СМИРНОВ
Корректор Н. ВИЛЬТЕР
Сдано в производство 25-12-35
Подписано к печати 11-3-36
Детиздат № 528. Индекс Д-7
82×110 см. 1/32 доля, 9 печ. л. (6 авт. л.) Тираж 20000 экз.
Зак. 4753. Уполномоч. Главлита Б-15740. Отпечатано в 1-й Образцовой тип. Огиза РСФСР треста „Полиграфкнига". Москва, Валовая, 28.
ЦЕНА 2 р. 25 к.
ПЕРЕПЛЕТ 1 р. 25 к.

На «Товарище»

Проболтавшись сорок с лишним лет по всем морям и океанам, я перешел в 1924 году на береговую работу. Я стал начальником Ленинградского морского техникума.

Это назначение было мне по сердцу, тем более, что техникум ведет свое начало от старинных Санкт-Петербургских мореходных классов, где я когда-то сам учился.

Но вот 29 мая 1926 года я неожиданно получил из Москвы телеграмму: мне предлагали взять под команду парусник «Товарищ», который должен был совершить учебное плавание из Мурманска в Аргентину.

Эта телеграмма выбивала меня из колеи. Мне жаль было отрываться от техникума, который рос и креп на моих глазах, пугала большая ответственность, пугал мой возраст — мне было почти шестьдесят лет.

Я ясно видел все трудности похода. Я знал, что экипаж укомплектован северными моряками. Поморы — мужественные моряки и великолепно управляются с парусами на своих елах, ботах и маленьких шхунах; но ведь «Товарищ» — не «шхунка», а большой четырехмачтовый корабль. Наконец, я знал, что само судно, после полученной им последней жестокой трепки в Северном Ледовитом океане, находится далеко не в блестящем состоянии и требует основательного ремонта. Тем не менее, я согласился и принял на себя командование «Товарищем».

История «Товарища» такова. Во время империалистической войны царское правительство приобрело у англичан два четырехмачтовых корабля: «Лауристон» и «Катанга». Оба они были превращены в морские баржи, возившие под буксиром пароходов военное снаряжение из Англии в Архангельск. В 1923 году решено было один из этих кораблей восстановить и приспособить для учебных целей. Специальная комиссия осмотрела оба судна и нашла «Лауристон» в лучшем состоянии, чем «Катангу». После осмотра «Лауристон» был переименован в «Товарища» и восстановлен как парусный корабль.

Почти все лето 1924 года «Товарищ» простоял в Ленинграде у набережной Васильевского острова, и только в августе он сделал рейс в Англию и вернулся оттуда поздней осенью, с полным грузом угля.

В 1925 году «Товарищ» был отправлен в Гамбург на капитальный ремонт, но во время штормового перехода из шведского, порта Лизекиль в Мурманск корабль получил повреждения корпуса, и на нем изорвало все новые паруса и

снасти.

Теперь, после небольшого ремонта в Мурманске, он должен был идти с грузом кубиков диабаза для мощения улиц и полусотней практикантов на борту в аргентинский порт Розарио.

Рано утром 21 июня наш поезд подходил к Мурманску. Я стал глядеть в окно и скоро увидал вдали казавшийся игрушечным четырехмачтовый корабль.

Я не знаю, как выглядит Мурманск теперь; говорят, что он стал неузнаваем. Но в 1926 году это был маленький грязный городок с неправильно разбросанными домиками. Было голо, холодно, грязно. Моросил мелкий дождь.

На станции меня встретил четвертый помощник капитана с «Товарища», Михаил Михайлович Черепенников, и два матроса в дождевиках, зюйдвестках[1] и больших сапогах. Встретившие меня товарищи привезли и мне дождевик и зюйдвестку, но у меня были свои, и мы, не задерживаясь, пошли к пристани, где нас ждала шлюпка.

Это была маленькая четверка с кое-как оструганной самодельной мачтой, с грязным парусом. Весла и уключины на ней были неодинаковые.

И это была шлюпка с недавно отремонтированного учебного корабля, пришедшая за новым капитаном…

«Неужели у них все такое?» подумал я.

«Товарищ» стоял на рейде, на портовой «бочке», с не выравненными на топентах{1}, смотревшими в разные стороны реями.

Необтянутый бегучий такелаж болтался по ветру, как на неряшливой лайбе.

Однако паруса, за исключением бизани, были убраны и закреплены аккуратно. Это показывало, что умелые руки на корабле есть, но нет наблюдения за тем, чтобы все выглядело так, как того требует наметанный глаз старого моряка-парусника.

Корпус корабля снаружи выглядел хорошо и был, очевидно, недавно выкрашен.

Я поднялся по трапу и прошел в кают-компанию.

Здесь я встретился со старым капитаном, от которого должен был принять корабль.

Весь комсостав «Товарища», за исключением четвертого помощника, был новый и производил прекрасное впечатление.

Старший помощник капитана, Эрнест Иванович Фрейман, уже командовал гидрографическими судами, а в юности хаживал в Вест-Индию на рижских трехмачтовых баркентинах.

Познакомившись с комсоставом, я вышел на палубу. Меня обступили молодые, веселые лица матросов и учеников.

— Товарищ Лухманов, Дмитрий Афанасьевич, с приездом! Скоро ли пойдем в плавание?

— Пойдем, товарищи, скоро пойдем. Надоело, небось, стоять на якоре?

— Надоело, до смерти надоело! — раздались голоса.

— Ну, отлично, вот и выйдем на-днях{2} в море. Верю и надеюсь, что общими усилиями и дружной работой создадим нашему кораблю хорошую репутацию и счастливо закончим наше плавание.

На другой день я официально принял под команду «Товарища».

За сутки я осмотрел корабль. Ознакомился с его инвентарем и снабжением.

Как только бывший капитан оставил судно, я приказал старшему помощнику, Эрнесту Ивановичу Фрейману, выстроить на палубе во фронт весь экипаж и доложить об этом мне. Вызов экипажа во фронт, кажется, делался на «Товарище» впервые. Но я знал, что отсутствие порядка и дисциплины так же быстро утомляют экипаж, как и слишком строгая, мертвая и казенная дисциплина.

Я знал, что люди выйдут на палубу и построятся во фронт охотно, но, построившись, будут нетерпеливо ждать, что из этого последует дальше.

Действительно, не прошло и пяти минут, как старший помощник доложил мне:

— Экипаж во фронте.

Я вышел, поздоровался, обошел фронт, пристально осмотрел всех, и в глазах каждого я прочел одно искреннее желание: «Скорей в море, за дело скорей к новой, живой работе».

Я описал экипажу состояние нашего корабля. Рассказал о трудностях предстоящего похода, о задачах, которые мы сможем выполнить только общими силами и обещал через неделю выйти в море.

— А теперь, товарищи,— заключил я свою речь,— займемся приведением нашего корабля в опрятный и достойный учебного судна вид.

— Повахтенно к своим мачтам!..

— На брасы и топенанты, рангут править, бегучий такелаж обтянуть!..

Люди бросились к снастям.

Помощники стали у своих мачт, а я поднялся на рубку, заменявшую мостик.

Когда реи были выправлены и все болтающиеся снасти обтянуты, я скомандовал:

— К левым вантам. Пошел по вантам через салинги и вниз на палубу. Бегом!

Быстро, наперебой, ученики и матросы бросились к вантам и побежали вверх.

На «Товарище» началась новая жизнь.

От Мурманска до Саутгемптона

Съемка с якоря была назначена на 29 июня. Я сказал здесь «съемка с якоря» по старой морской привычке. Следовало бы сказать: «съемка с бочки», так как якоря у «Товарища» были уже подняты и закреплены по-походному, и корабль стоял, пришвартовавшись толстыми стальными тросами к одной из причальных портовых бочек.

С раннего утра на судно приехали портовые и таможенные власти.

Проверка корабельных документов и документов членов экипажа, осмотр судовых помещений, санитарного состояния команды и прочие формальности затянулись до двух часов дня. Наконец, все было кончено. К борту «Товарища» подошел ледокол «Номер шесть», который должен был выбуксировать нас за Нордкап, и портовый пароход «Феликс Дзержинский» — для того, чтобы помочь ему развернуть нас в гавани.

Тяжелый буксир из стальной проволоки подан был с носа «Товарища» на корму ледокола, второй, более легкий, с кормы корабля на корму «Дзержинского».

Медленно работая машиной, ледокол вышел вперед и вытянул буксир. Проволочные швартовы, на которых стоял «Товарищ», ослабли и без труда были выдернуты из рыма (кольца) бочки;. «Дзержинский» потянул корму корабля влево, и «Товарищ» начал разворачиваться.

Понадобилось больше четверти часа, чтобы развернуть и направить носом к выходу из порта тяжело груженный океанский парусник. Но вот «Товарищ» лег, наконец, на свой курс, кормовой буксир был отдан, и «Дзержинский» направился к берегу. Ледокол прибавил ходу, и «Товарищ» поплыл мимо Мурманска, направляясь к выходу в океан.

— Ученики и команда, к вантам на правую! — скомандовал я. — Пошел по вантам!

По старой морской традиции экипаж корабля, облепив ванты, трижды, прокричал «ура» жителям приютившего его порта, и большой флаг «Товарища» медленно приспустился и снова поднялся, отдавая честь и посылая привет городу.

Долго шли узкой и длинной Кольской губой.

На «Товарище» была маленькая радиостанция. Отойдя миль сорок от Мурманска, мы ее испробовали и послали официальное извещение о нашем отплытии и привет родным и друзьям.

Если бы в это время года на севере не царил вечный день, то я бы сказал: «К ночи вышли в океан». Но ночи не было. Холодное,

но неустанно сияющее солнце не заходило за горизонт.

Океан встретил нас неприветливо. Свежий северо-западный ветер гнал высокую встречную волну, и ледокол «Шестой», то взлетая вверх в облаке пены, то зарываясь носом в холодную воду, сильно качался. «Товарищ» всплывал на волну свободно, не принимая на себя воды и чуть переваливаясь с боку на бок.

С каждым часом ветер свежел, и, несмотря на то, что реи «Товарища» были побрасоплены{3}, то есть повернуты несколько возможно круто для уменьшения сопротивления ветру, ход все уменьшался и уменьшался. На третьи сутки наш ход уменьшился до двух узлов, и явилось опасение, что если ледокол поработает еще двое суток, то ему может нехватить{4} угля для возвращения в Мурманск. Поэтому я решил огибать Нордкап под парусами. Я обменялся сигналами с ледоколом, и попросил его вместо того, чтобы итти вдоль берега, оттащить нас подальше в открытый океан.

Утром 2 июля раздалась долгожданная команда:

— Пошел все наверх, буксир отдавать, паруса ставить!

Ледокол поставил нас в полветра, и мы начали натягивать нижние паруса.

Судно забрало ход.

Отдан буксир, и освобожденный ледокол, сделав большой круг, подошел под корму «Товарища», чтобы принять от него последние письма.

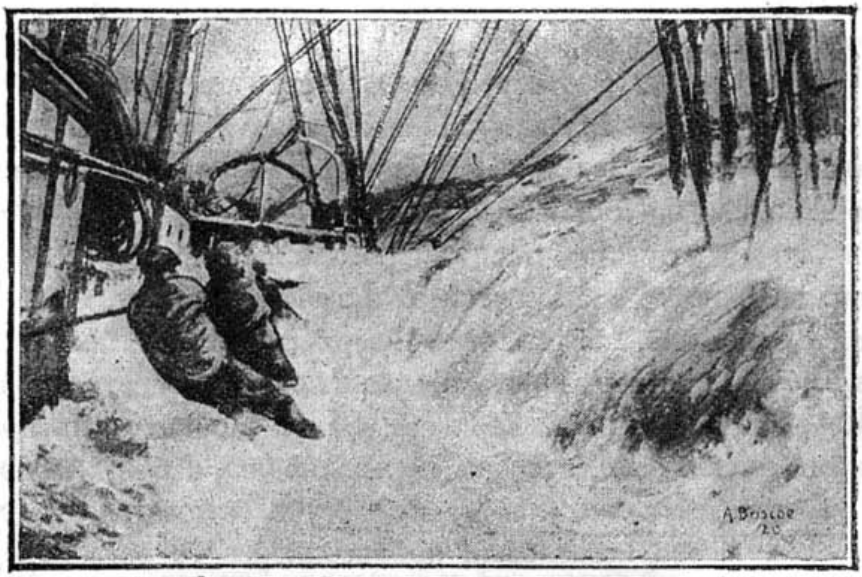
С кормы «Товарища» был перекинут на него тонкий линь, а по нему передана обернутая в просмоленную парусину и уложенная в парусинное ведро корреспонденция.

Три коротких гудка ледокола, троекратное «ура» команд, приспущенные и вновь медленно поднявшиеся флаги, быстрый обмен сигналами с пожеланиями счастливого пути — и «Товарищ» остался один на просторе грозного Ледовитого океана…

Я осмотрел поставленные паруса. Кроме нескольких новых, привязанных в Мурманске, старые паруса «Товарища» до того износились, что вдоль швов просвечивали насквозь, несмотря на громадную толщину парусины.

Кое-где оказались проеденные крысами дыры. Немедленно началась починка парусов, которая затянулась потом вплоть до Англии.

Ветер свежел и дул с запада. Барометр падал. Надо было уходить подальше от Нордкапа.



Громадные волны неслись на корабль.

Громадные волны неслись на корабль

3, 4 и 5 июля мы штормовали. Удовлетворительные на вид, но сопревшие и трухлявые снасти бегучего такелажа лопались. Их приходилось заменять запасными, которые были лишь немногим лучше.

Ночью 6 июля ветер начал стихать и отходить к северу. Прибавили парусов и начали медленно спускаться к югу, идя вдоль норвежских берегов, однако на почтительном от них расстоянии.

Норвежские берега при западных ветрах для большого парусного корабля очень опасны. Они скалисты, обрывисты, усыпаны камнями и глубоко, изрезаны узкими извилистыми фиордами. Гольфштрем{5}, направляясь вдоль этих берегов к северу, перебивается приливными и отливными течениями и образует водовороты, самым известным из которых считается Мальстрем у Ляфонтенских{6} островов.

С 11 июля барометр вновь начал падать. Падение предвещало сильный шторм. Мы боролись с ним два дня.

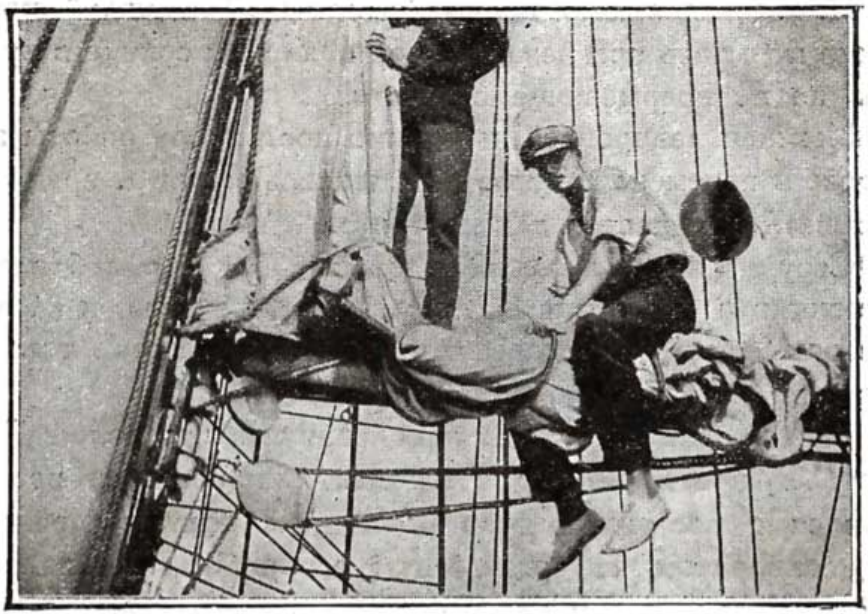
Сила ветра доходила до 10 баллов. Громадные волны, цвета индиго, с широкой бахромой шипящих гребней, с гулом неслись на корабль и время от времени обрушивались на верхнюю палубу. Штурманская рубка била залита водой. Корабль клало до 40° под ветер и 25° на ветер. Размахи были ужасны. Невозможно было

стоять на ногах, не вцепившись в поручни.

Впрочем, произведенная в Мурманске отгрузка части камня на вторую палубу сильно помогла. Размахи корабля были сравнительно плавны, и удары волн в борта, хотя и жестокие, ничего не ломали и не сносили; Но обнаружилась другая беда: рулевой аппарат так был расшатан, что я боялся, как бы он не разлетелся вдребезги. Заведенные в помощь рулевому аппарату тали из нового троса в три с половиной дюйма не выдерживали и лопались. Их заменяли другими.

От 69-й параллели нас отбросило на целый градус к северу, и 16 июля мы оказались на той же параллели, на которой были 10-го, но зато нам удалось продвинуться на полтора градуса к западу.

И команде и ученикам приходилось работать не покладая рук. На высоте 20-30 метров над палубой, упершись в подвешенные под реями специальные проволочные снасти — перты, прижавшись изо всех сил животом и грудью к реям и просунув руки в веревочные кольца, люди крепили, отдавали, привязывали, отвязывали и меняли паруса. Намокшая, надутая ветром, неподатливая, как лубок, парусина требовала громадных усилий. Кровь сочилась из-под ногтей. Кожа трескалась на ладонях и сгибах пальцев. Клеенчатые куртки и надетые под ними ватники и пиджаки не спасали от дождя. На реях приходилось работать полулежа; ветер задирал полы одежды на шею, и холодный дождь хлестал по спинам и проникал даже в рыбачьи непромокаемые сапоги.



Люди отвязывали и меняли паруса.

Люди отвязывали и меняли паруса

Но никто не роптал, никто не жаловался.

Я радовался, что первые штормы «Товарищу» пришлось испытать при незаходящем полярном солнце в мутном, но не прерывающемся свете.

Мы шли лавировкой, и помимо постоянной работы по уборке и перемене парусов приходилось время от времени вызывать всех наверх для поворота.

Сгрудившись на палубе у брасов, под скрип блоков, с песнями и прибаутками тянули ребята снасти, и когда вкатившаяся волна накрывала их с головой, они только фыркали и весело ругали старый океан.

Радиорубка была тоже наполовину залита водой. Радиотелеграфист, Виктор Петрович Семенов, все время возился с поставленным в Мурманске полуигрушечным радиоаппаратом. Но результаты его работы оставались тайной и для меня и для всего состава корабля.

Однажды за обедом в кают-компании я высказал удивление, что мы не получаем метеорологических бюллетней с норвежских станций.

— А кто вам сказал, что мы их не получаем?— ответил

оскорбленным тоном радист.— Я их аккуратно два раза в день получаю, они у меня все в журнале записаны!

— Так что же вы мне их не сообщаете? — возмутился я.

— А вы меня о них спрашивали? — ответил он.

На другой день я узнал другую новость: мы можем принимать радио, но нас не могут принимать ни береговые станции, ни другие суда. Радиоволна нашей станции оказалась длиной в 300 метров, в то время как нормальная длина волны для морских установок — 600 метров.

Я приказал, чтобы все, что принимает наша радиостанция, немедленно сообщалось мне. Мы стали получать и метеорологические бюллетени, и газетные новости.

Однажды бергенская станция сообщила, что на «Товарищ» есть телеграмма. Наша станция беспрерывно отвечала: «Слушаем, просим передать текст», но Берген нас не слышал. В конце концов мы получили ату радиограмму через одну любительскую радиостанцию со следующим предисловием: «Уловив случайно ваши бесплодные попытки связаться с нашими станциями, я настроил свай приемник на вашу волну в 300 метров; можете ежедневно от 16 до 18 часов передавать свои радио через меня».

Мы долго пользовались услугами нашего норвежского доброжелателя. Я успел передать через него служебное донесение о положении и местонахождении судна и коротенькое радио своей семье.

На рассвете 26-го на широте Бергена подул, наконец, попутный северный ветер. Мы сравнительно быстро прошли Немецкое море. Подводная часть корабля за время продолжительной стоянки в Мурманске так обросла ракушками и водорослями, что при попутном ветре в 4-5 баллов и при всех парусах, когда хорошее судно должно развивать 10-11 узлов, «Товарищ» не мог итти при всем моем старании больше восьми с половиной. Вечером 29 июля с тихим попутным ветром «Товарищ» под всеми парусами подошел к Английскому каналу (Па-де-Кале).

Большим парусным кораблям плавать в Английском канале трудно. Приливные и отливные течения, отражаясь у извилистых берегов Англии и Франции, расходятся в разные стороны и достигают большой силы. Здесь бывают частые туманы. Канал кишит судами, пересекающими его в разных направлениях. Западные и северо-западные штормы вызывают волнение, бросающее корабль во все стороны.

В старые годы, когда было много парусных кораблей, существовал особый промысел — провод их через Английский канал. Лоцманские боты и буксирные пароходы встречали

корабли за 50 и даже за 100 миль от берега и за сравнительно недорогую плату проводили их через каналы, вводили и выводили из портов. Теперь, с падением парусного флота, промысел этот давно прекратился, и никто не встретит пришедший издалека парусник, пока он не подойдет близко к порту; тогда его сигналы будут приняты с береговой станции, которая и вышлет ему буксир по установленной правительственной таксе.

Итак, без всякой надежды получить лоцмана или буксирный пароход, пришлось, пользуясь попутным ветром, итти каналом без посторонней помощи, руководствуясь картами, лоциями и собственным опытом.

Мне было все равно, в какой из портов южного берега Англии заходить на ремонт, и я решил итти на запад до тех пор, пока нас будет нести попутный ветер.

Утром 1 августа мы подошли к юго-восточной оконечности острова Уайт, и здесь ветер совершенно стих.

Пользуясь приливным течением, мы подошли как можно ближе к берегу и стали на якорь.

Ближайшим к нам портом был Саутгемптон.

Мы подняли сигнал: «Прошу выслать буксир», лоцманский флаг и свои позывные. Позывными называются комбинации из четырех буквенных флагов, условно обозначающих имя корабля. Позывные «Товарища» были флаги, обозначавшие буквы Л, Б, Г, Е. Мы запоминали их так: Лихие Большевики Грозят Европе. Кроме флажных позывных, судам, имеющим радиоустановки, присваиваются еще и трехбуквенные радиопозывные.

Но так как ветер совсем стих и флаги безжизненно висели, не развеваясь, никакая береговая станция наших сигналов прочесть не могла, а наша радностанция упорно, но бесплодно посылала никого не достигавшие вызовы.

Наконец, с острова заметили, что большой четырех-мачтовый парусник заштилел, стоит на якоре в шести милях от берега и держит какие-то сигналы. Дали знать об этом в Саутгемптон и в Портсмут, и в полдень мы увидели дымок направляющегося к нам парохода. Это оказался лоцман. Узнав, что мы хотим войти в Саутгемптон, он по своему радио вызвал буксирный пароход.

Наши паруса оставались до сих пор неубранными. Я ждал послеполуденного бриза, с которым рассчитывал продвинуться ближе к английскому берегу, чтобы дешевле заплатить за буксировку. Но бриз все не задувал. Он задул только в четыре часа, а в третьем часу мы уже увидели идущий за нами буксир.

Я скомандовал:

— Повахтенно к своим мачтам, паруса убирать! Люди в одну

минуту разбежались по местам, и через три минуты льняные крылья «Товарища» поднялись вверх и красивыми складками неподвижно повисли под реями.

— Марсовые, к вантам! Пошел все наверх паруса крепить!

Ученики и матросы ринулись вверх по вантам.

Через минуту люди расползлись по реям, и началась работа по уборке парусов. Каждая мачта хотела закрепить паруса раньше другой. Старший помощник только покрикивал снизу:

— Не торопись, ребята! Укатывай аккуратно и туго, чтобы не стыдно показать было.

— Не беспокойтесь, Эрнест Иванович, как носовые платки, укатаем,— ответил с марса второй грот-мачты молодой четвертый помощник.

И действительно, через шесть минут все паруса были закреплены и в самом деле укатаны, как носовые платки.

Англичане с буксирного парохода и разгуливавший по нашему юту лоцман пришли в восторг и, по старой английской манере, отмеченной еще Гончаровым, старались оторвать руки у меня и моих помощников.

От лоцмана я узнал, что сегодня второй день знаменитых международных яхтенных гонок, которые происходят при участии английского короля, лично председательствующего в президиуме гоночной комиссии.

Хотя обычный курс состязаний больших яхт лежит вокруг острова Уайт, но из-за штиля старт, очевидно, был отсрочен: ни одна из яхт не показывалась из-за острова.

По словам лоцмана, все они стояли на якоре против города Коус на северном берегу.

Было чрезвычайно интересно поближе посмотреть на тысячи парусных и моторных суденышек, изящных, как игрушки, собравшихся сюда со всех концов Европы.

Обычно они великолепно управляются, и показать ученикам парусные гонки было бы не только интересно, но и поучительно.

Лоцман говорил, что часа в четыре ветер задует непременно и гонки обязательно начнутся.

Я предложил ему и капитану буксирного парохода по лишнему фунту стерлингов, с тем чтобы они провели «Товарища» поближе к старту.

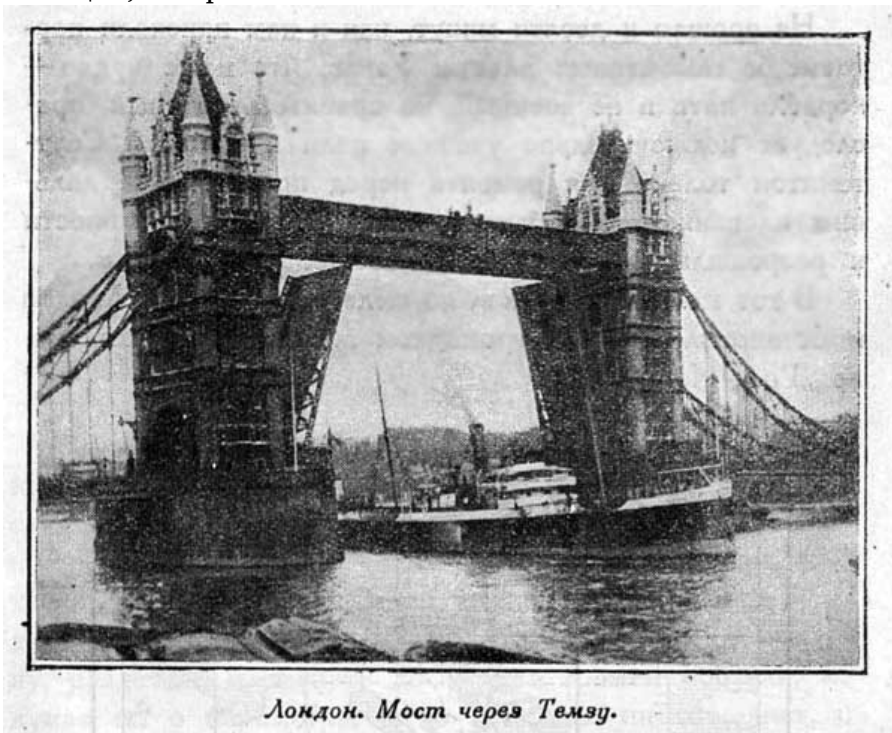
Обогнув северо-восточную оконечность острова и пройдя городок Райд, буксир взял курс прямо на большую паровую королевскую яхту «Виктория и Альберт». Гонки только что начались.

Знаменитые яхты «Шемрок 4-й» и «Британия», в сопровождении еще трех таких же больших яхт, только что

снялись со старта. На них были мачты, не уступавшие, пожалуй, по высоте мачтам «Товарища». Их молочно-белые паруса были громадны и плоски, как доска. Дальше, за королевской яхтой, виднелась громадная яхта богатейшего пивовара Басс, а за ной высились стройные мачты шхуны «Атлантик», побившей рекорд на гонках через Атлантический океан.

Со всех сторон навстречу «Товарищу» мчались большие и маленькие моторные катера и яхты.

Поровнявшись, мы едва успевали разглядеть веселых мужчин и женщин, которые махали нам шляпами и платками.



Лондон. Мост через Темзу.

Лондон. Мост через Темзу.

Мы подходили к королевской яхте. Буксир повел нас между ней и охранявшим ее броненосным крейсером «Рамилис» под флагом полного адмирала. Правее стояла цепь охраны из минных крейсеров.

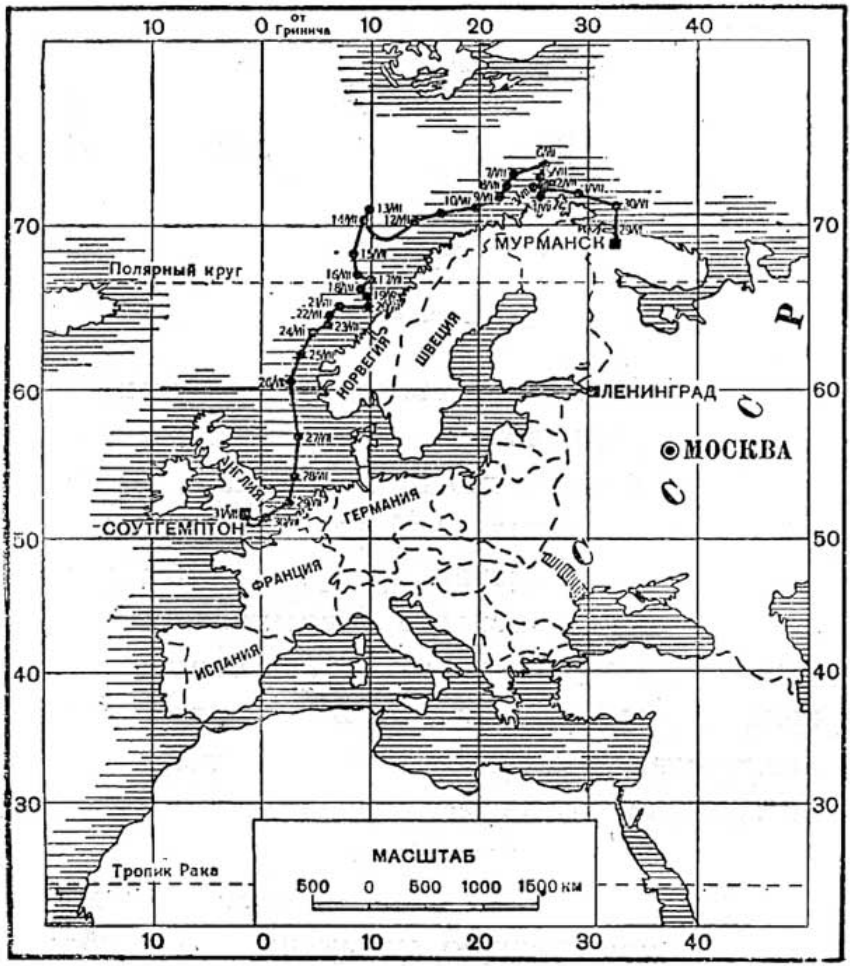
Международный обычай требует, чтобы всякое коммерческое судно при встрече с военным приветствовало его, приспуская кормовой флаг. Поровнявшись с яхтой «Виктория и Альберт», мы исполнили этот обычай. Нам немедленно ответили. Так же быстро ответил нам и английский адмирал, когда мы

поровнялись с его кораблем.

Саутгемптовская гавань тесна. Стоять в ней без определенного дела не разрешается, и за стоянку приходится платить довольно крупную сумму портовых сборов. Поэтому, до выяснения вопроса о предстоящем ремонте «Товарища», лоцман поставил нас на якорь против местечка Нетли, в нескольких милях от города.

Не прошло и десяти минут, как к нам приехали портовые и таможенные власти. Узнав, что наше судно — корабль хотя и не военный, но правительственный, преследует исключительно учебные цели и зашло в Саутгемптон только для ремонта перед предстоящим дальним плаванием, они быстро кончили все формальности и разрешили нам свободное сообщение с берегом.

В тот же вечер я уехал по железной дороге в Лондон и остановился там в громадном железнодорожном отеле «Гред Истерн».



Карта плавания от Мурманска до Саутгемптона.

Карта плавания от Мурманска до Саутгемптона.

В Англии

К обеду в гостинице я опоздал, а перед посадкой на поезд в Саутгемптоне успел съесть только несколько сандвичей с ветчиной и выпить чашку чая. Неудивительно, что после корабельной солонины, галет, сушеной трески, пирогов с картошкой моей первой мечтой в Лондоне было как следует пообедать, принять теплую ванну, раздеться и заснуть до утра в мягкой постели, не думая ни о барометре, ни о течениях, ни о маяках, о чем я беспрерывно думал тридцать один день. За это время я ни разу не раздевался и не ложился на свою удобную капитанскую койку. Я, конечно, менял время от времени белье и промокшее платье, но спал всегда одетым на узеньком диванчике, с которого готов был вскочить каждую минуту, и спал урывками, на больше трех-четырех часов в сутки.

Помывшись и переодевшись в штатский костюм, я вышел на улицу и сел в ближайшую подземку, взяв билет до площади Пикадилли.

Я не знаю более легкого и более удобного пути сообщения, чем лондонские подземные железные дороги. Поезда в различных направлениях идут почти беспрерывно, но так как разные линии проходят на разной глубине и каждая линия описывает смыкающийся круг, то столкновение невозможно. Вы спускаетесь в громадном лифте, в котором помещается сразу более ста человек, или на эскалаторе. Воздух в подземных галлереях{7}, несмотря на большую глубину, свеж. Вагоны электрических поездов подземки покойны и содержатся в безукоризненной чистоте.

Пикадилли — громадная площадь, в которую вливается несколько лучших улиц центрального Лондона. Это самое людное место вечернего Лондона.

Я помню небо, обычно рыжее от электричества. Движутся световые рекламы. Вот кошка ловит мышь, женщина работает на пишущей машинке, на волнах качается пароход, льется из бутылки в бокал шампанское, танцует балерина. Тут же неизменные мыло Пирса, трубки Бриар, пиво и портер Басс.

Лондон. Вестминстерский мост и здание парламента.

Лондон. Вестминстерский мост и здание парламента.

На станции Пикадилли из поезда, как всегда в это время, вышли почти все пассажиры. Громадный круглый лифт поднял нас наверх, и мы направились к выходу.

Но что это? Площадь Пикадилли темна! Ни одной светящейся рекламы… Магазинные окна освещены маленькими дежурными лампочками… Уличные фонари не горят…

Забастовка углекопов была в разгаре; Лондон экономил на электричестве!

Лондон. Трафальгарский сквер.

Лондон. Трафальгарский сквер.

Однако, по площади и по прилегающим к ней улицам густо валила обычная толпа.

Плотно поужинав, я вернулся в гостиницу и заснул, кажется, раньше, чем закрыл как следует глаза.

Деловой день Лондона начинается в девять часов для клерков и в десять для мэнажеров{8} (управляющих и старших служащих). К этому времени я был уже в Аркосе[2].

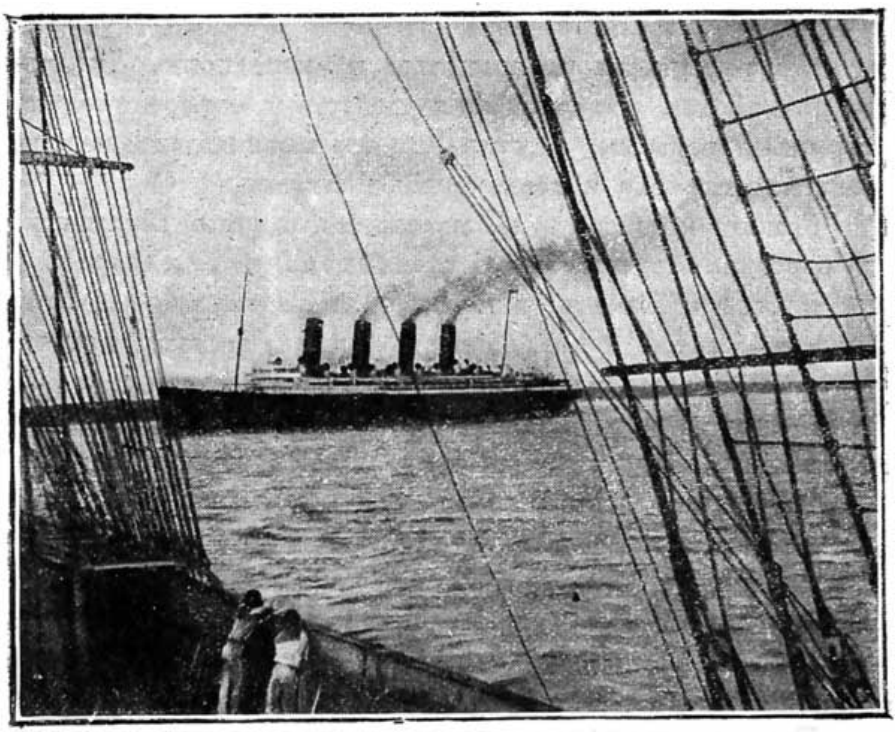
Я послал в Москву и в Архангельск сообщения о нашем прибытии, о том, как мы плавали и в чем мы нуждаемся. Тут же я получил целый чемодан писем и газет для экипажа и сговорился с английской фирмой Вайнрайт и Кº в Саутгемптоне о принятии агентуры по «Товарищу». Побывав в полпредстве, я в тот же день с пятичасовым поездом выехал обратно в Саутгемптон, а оттуда на автомобиле в Нетли.

В восемь часов вечера я был уже снова на палубе «Товарища»… Прежде всего я роздал письма. Письма с родины — это такая радость, которую могут как следует оценить только моряки и путешественники.

Рано утром меня разбудил пароходный свисток, раздавшийся

около самого борта. Я выскочил на палубу. Мимо нас медленно проходил большой, тяжело груженный пароход под испанским флагом. Пароход назывался «Абоди-Менди». Он привез полный груз каменного угля из Америки. Это было знаменательно: Англия была без угля!..

«Товарищ» пришел на рейд Нетли вечером. Я снова уехал в Лондон. Ввернулся я на другой день вечером и только теперь смог подробно разглядеть стоявшие около нас суда. Это был целый флот старых почтово-пассажирских пароходов разных компаний. Их легко можно было различить по окраске. Когда-то это были блестящие пассажирские суда. По вечерам в их салонах гремела музыка. Ими командовали известные, с безукоризненной морской репутацией капитаны. Теперь эти суда состарились, вышли из моды и, неокрашенные, заржавевшие, стояли в резерве под наблюдением сторожей из моряков-инвалидов. Время от времени некоторые из них кое-как приводятся в порядок и используются для перевозки сменных отрядов войск между английскими колониями.



Трансатлантик „Мавритания" проходит мимо „Товарища".

Трансатлантик «Мавритания» проходит мимо «Товарища».

После обычной утренней приборки и завтрака команда и ученики «Товарища» занялись подготовительными работами к ремонту.

Из парусной кладовой были вытащены все запасные паруса. Это была нелегкая работа, Скатанные паруса весом от двухсот до четырехсот килограммов на палубе раскатывались, превращались в целые поля. Их тщательно просматривали, перетирали руками и сортировали. Одни шли в капитальный ремонт в береговые мастерские, другие в починку собственными средствами, третьи — в брак. Годные для употребления паруса растягивались между мачтами для просушки.

Кают-компания превратилась в канцелярию. Два помощника, два преподавателя, доктор и четыре ученика скрипели перьями, составляя требования, ведомости, выписки, справки и всевозможные отчеты.

Ремонт предстоял не маленький. Еще в Мурманске я составил чертежи всех главных парусов и переслал их почтой в Лондон, в Аргос, для заказа. Кроме этих парусов, нужно было заказать еще с десяток других, починить старые, переменить почти весь бегучий такелаж, установить новую радиостанцию, оборудовать лазарет, красный уголок и библиотеку, купить новую шлюпку.

Надо было исправить рулевой привод, сделать души для постоянного обливания в тропиках и пополнить судовые запасы. Кроме того, еще нужно было вытянуть наново и осмолить весь стоячий такелаж, проконопатить кормовую палубу и, наконец, окрасить все судно, начиная с верхушек мачт. Много предстояло работы.

После смены одна вахта, то есть третья часть экипажа, съезжала на берег. Так как в маленьком Нетли кроме нескольких баров и пивных ничего не было, то обыкновенно ездили в Саутгемптон.

Между Нетли и Саутгемптоном регулярно ходят два автобуса, и на обоих были прехорошенькие кондукторши. Наши ребята скоро с ними познакомились, и от них я узнал, как нелегко достается кусок хлеба этим вечно улыбающимся и с виду беззаботным девушкам. Они получают четырнадцать шиллингов в неделю, то есть около семи рублей на наши деньги. Работают около одиннадцати часов в день. Ни праздников, ни выходного дня у них нет. Форменное платье у них свое, и даже тряпки, которыми они протирают стекла и чистят медные ручки, должны быль собственные.

В Саутгемптоне, так же как и в Лондоне, имеется много недорогих ресторанчиков, рассчитанных на мелких служащих и

рабочих. Большая часть этих ресторанов принадлежит богатейшей фирме Лайонс. Все они обслуживаются исключительно женщинами, положение которых не лучше положения кондукторш. Принимают на службу только молодых, хорошеньких и с образованием средней школы. Они получают грошовое жалование, обязаны быть прилично одетыми и являться на службу утром за два часа до открытия ресторана. За это время они должны перемыть мылом и щетками мраморные столики, посуду, перечистить всю медь и натереть полы. Работают они до десяти часов вечера. На «чаевые» расчет плохой: посетители расплачиваются в кассе, к тому же средний англичанин далеко не щедр, а скаредность шотландцев вошла даже в пословицу. Впрочем, некоторые добряки, знающие положение этих тружениц, выходя из-за стола, суют под тарелку один, два, редко три пенса.

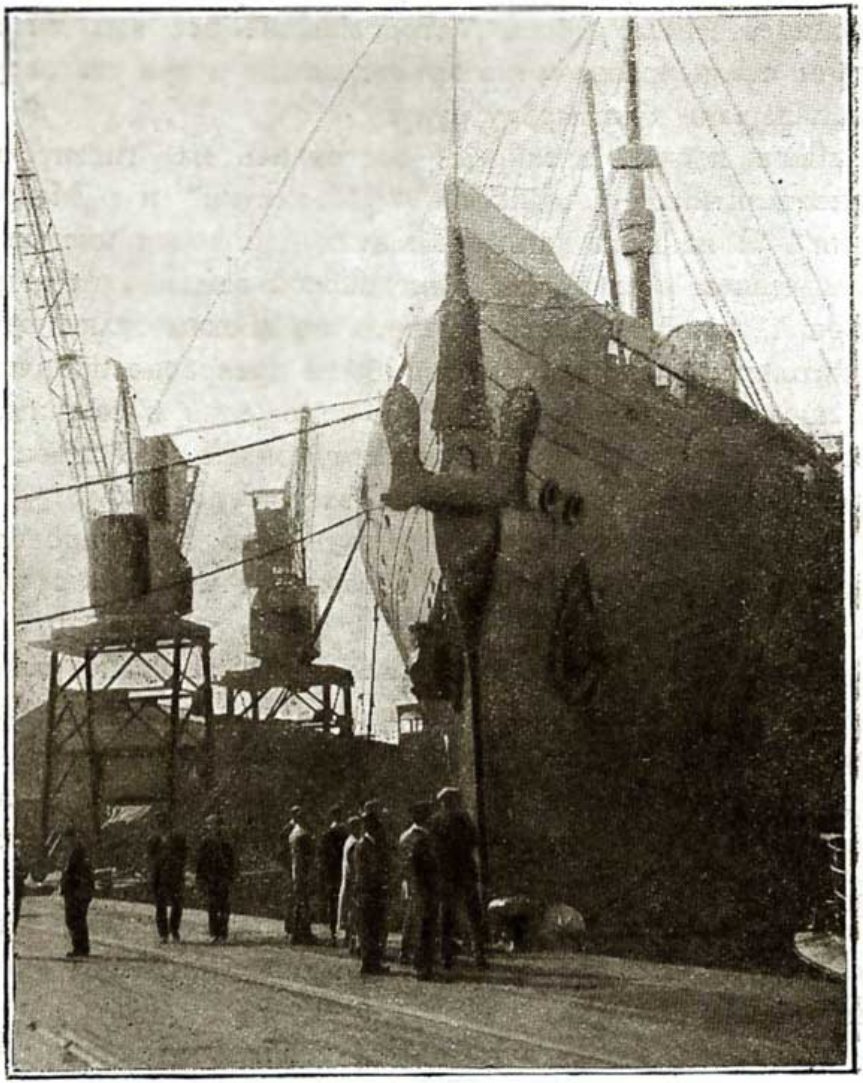
Тяжелое впечатление производят на свежего человека английские нищие. Тут даже, нищий должен быть прилично одет. Они носят хотя и грязные, во все же крахмальные воротнички, галстуки и пиджаки с нашитыми на груди ленточками полученных когда-то боевых орденов. Они не смеют громко просить, клянчить, приставать к прохожим. Они молча стоят по бокам тротуаров на людных улицах с протянутой рукой, в которой, будто для продажи, зажата коробка спичек, зажимка для галстука или старая открытка. Жутко смотреть в молящие голодные глава этих людей, часто стариков и калек.

Но вывернемся к «Товарищу».

Рано утром, 15 августа, к нам подошли два буксирных парохода и потащили в Саутгемптон. Нам посчастливилось: нас поставили у пристаней, предназначенных для швартовки трансатлантических гигантов. И здесь повторилась сказка о Гулливере.

В Мурманске среди местных пароходов и рыбачьих судов наш корабль со своими мачтами казался гигантом. В море и на рейдах при встрече с другими судами мы, конечно, видели, что многие из них больше нас, но иногда не считали «Товарища» маленьким кораблем. Но вот часа через два после того, как мы ошвартовались у пристани, в гавань втянулся «Левиафан». Двенадцать буксирных пароходов, казавшихся по сравнению с ним ореховыми скорлупками, суетились вокруг него, затаскивая в сторону то его нос, то корму, то впрягаясь в него и медленно продвигая вперед. Страшно было смотреть, как эта громадина росла и неумолимо надвигалась на нас. Его нос остановился менее чем в 2 метрах расстояния от кормы «Товарища», и один только его корпус, не считая пятиэтажных надстроек, оказался значительно выше наших марсов. А когда я сошел на берег и

посмотрел на оба суда, то с болью увидел, что нам не приходится гордиться даже нашими мачтами: тонкие, стройные, казавшиеся необычайно легкими, две мачты «Левиафана» оказались и выше и толще наших. А ведь наши мачты в своем основании были около метра в диаметре.



Нос „Левиафана", рядом в правом углу — кусок кормы „Товарища".

Нос «Левиафана», рядом в правом углу — кусок кормы «Товарища».

Покидая Мурманск, мы взяли с собой из одежды только самое необходимое и в тех костюмах, которые у нас были, проработали тридцать один день во всякую погоду. Нетрудно себе представить, какими франтами мы выглядели. Нечего было и думать в таком виде совершать какие-нибудь экскурсии. Поэтому в первую очередь нужно было одеть весь экипаж.

Заказ был сдан фирме, обычно обмундировывающей экипажи почти всех пассажирских пароходов, для которых Саутгемптон является начальным или конечным пунктом плавания. И надо сказать правду, заказ был выполнен хорошо и быстро. Каждый костюм был сшит по мерке и сидел отлично. Экипаж «Товарища» теперь нельзя было узнать.

Еще раньше, за время стоянки у Нетли, люди постриглись, побрились, подштопались, кое-кто обзавелся новыми дешевенькими костюмами. Днем, в рабочих парусиновых блузах и шароварах, мы ничем не отличались от экипажей других кораблей. А теперь, в элегантных темно-синих форменных костюмах, в свежем белье, в фуражках с советским гербом, в центре которого был эмальированный{9} советский флажок, в хорошей обуви, мы выглядели внушительно. Наших учеников называли морскими кадетами, и величественные «боби», сторожившие все выходы из гавани, стали чрезвычайно приветливыми и при разговоре прикладывали к козырьку руку.

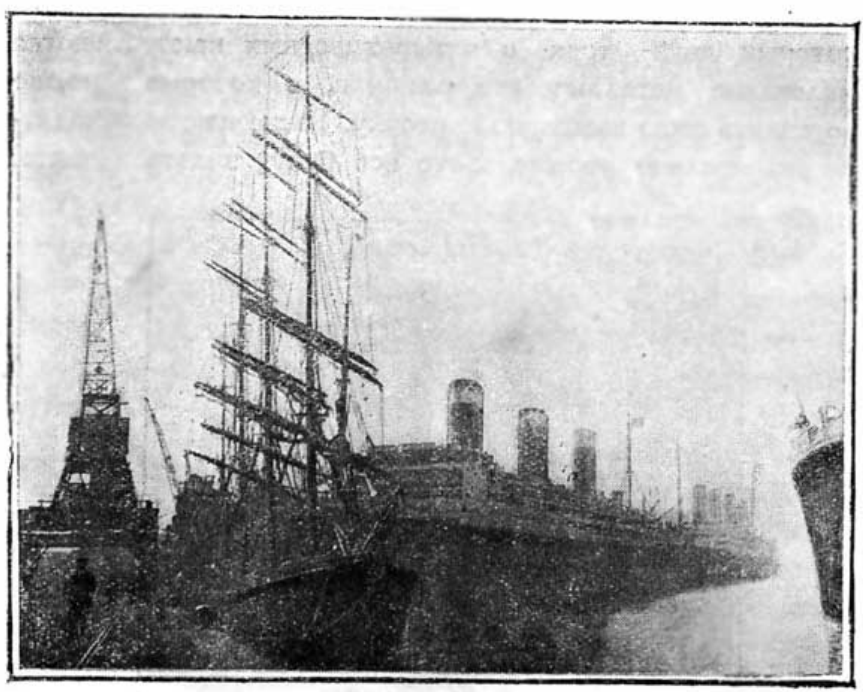
Наши первые экскурсии состоялись на гигантские трансатлантики — «Левиафан», «Мажестик» и «Мавритания». Я написал капитанам этих пароходов письма с соблюдением всех условий английской вежливости и церемоний, которые, кстати сказать, не многим отличаются от китайских, и наши ученики были прекрасно приняты. Им показали все: и пассажирские помещения, и машины, и трюмы, и те удивительные навигационные инструменты, которыми пользуются водители этих судов.

Здесь будет нелишне отметить, что эти пароходы поддерживают сообщение с Северной Америкой с точностью поездов.

Нужен ураган громадной силы, чтобы заставить такой пароход уклониться с прямого пути или опоздать. Они почти никому не дают дороги, в туманы не уменьшают хода. Международные правила для предупреждения столкновений в море — для них пустой звук. Однако, ответственность за все, что может случиться, не снимается с капитана, и нужно громадное напряжение для того, чтобы из года в год безостановочно водить через океан эти пловучие дворцы.

Управлять этими пароходами особенно трудно из-за их

громадной ширины. Стоя посредине капитанского мостика, трудно видеть, что делается с боков, а с одного борта совсем уж не видно, что делается на другом. Поэтому штат помощников на этих пароходах двойной. Кроме капитана и так называемого вице-капитана (или второго капитана), на них имеется два старших, два вторых, два третьих, два четвертых помощника. Штат машинного комсостава тоже двойной. Весь экипаж состоит приблизительно из девятисот человек: семьдесят судоводителей и матросов, четыреста механиков, машинистов и кочегаров; более трехсот человек мужской и женской прислуги, обслуживающей надобности пассажиров и их помещения; пятьдесят поваров, двенадцать музыкантов и, наконец, более двадцати телеграфистов, телефонистов, фотографов, наборщиков и других специалистов.



„Товарищ“ и морские гиганты „Левиафан“ и „Олимпик“.

«Товарищ» и морские гиганты «Левиафан» и «Олимпик».

Я не стану описывать здесь роскошь отделки и комфорт этих пароходов.

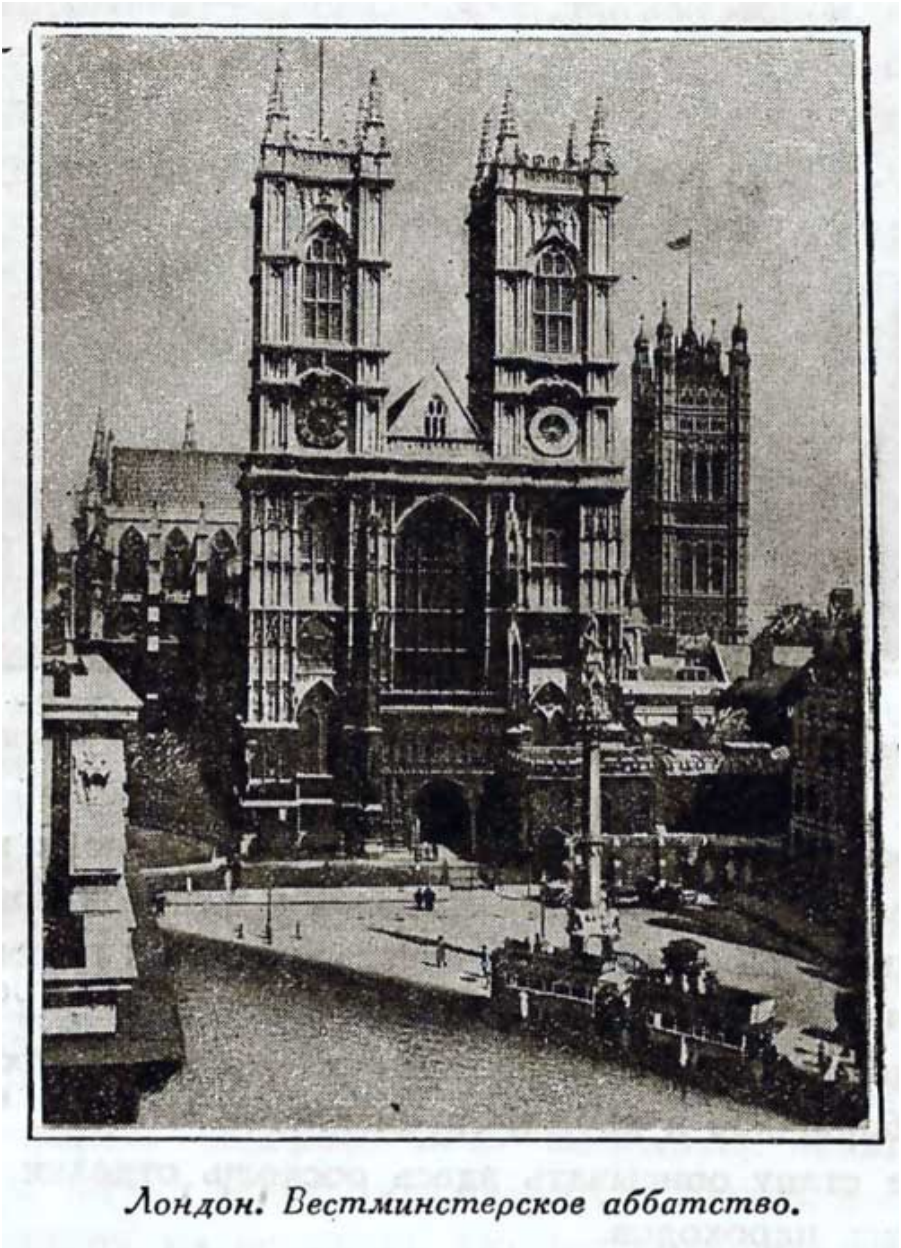
На больших трансатлантических пароходах, как и в больших отелях, есть не только отдельные каюты или комнаты, но и

роскошно меблированные квартиры, так называемые «сюитс оф руумс», переезд в которых стоит бешеных денег. Три тысячи золотых рублей за четверо с половиной суток езды — не бог знает какая цена для американского миллиардера. Но это не все. На дверях некоторых двух-, трех- и четырехместных кают имеются маленькие металлические рамочки, в которые можно вставлять свою визитную карточку. Такие каюты обходятся значительно дороже. Зато все будут видеть и знать, что вы не рядовой пассажир, а господин такой-то, нанявший себе отдельную каюту.

Впрочем, если мы дивились на эти пароходы и на их порядки, то, в свою очередь, иностранцев удивлял советский корабль и его экипаж. Самым поразительным для них было то, что комсостав хотя и имел отдельную кают-компанию, но столовался из общего котла с командой, что все называли друг друга «товарищ и что, несмотря на простоту отношений и на то, что по вечерам можно было видеть вместе гуляющих или ужинающих в ресторанчиках учеников, матросов и начальников, на судне в рабочее время поддерживалась строжайшая дисциплина и все распоряжения старших исполнялись быстро, безоговорочно и аккуратно. О нас ходили легенды, и мы скоро стали известны всему Саутгемптону под прозвищем «комрэдс оф «Комрэд» — «товарищи с «Товарища».

В нерабочее время на «Товарище» бывало много посетителей. Нас и наше судно постоянно фотографировали, и эти фотографии и заметки появлялись в английских и американских журналах. Однако, самыми дорогими и неизменными нашими гостями были безработные, бастовавшие углекопы. Мы ежедневно подкармливали их, приглашая к нашим незатейливым обедам и ужинам.

Полпредство в Лондоне приняло самое теплое участие в экипаже «Товарища». Оно помогло нам приобрести струнные инструменты для судового оркестра и подарило прекрасный громкоговоритель, который позднее, в тихие ночи на океане, так скрасил наше одиночество. С помощью же полпредства нам удалось сделать интересную экскурсию в Лондон. Был нанят специальный двадцатипятиместный открытый автобус. На нем комсостав и ученики съездили в Лондон и познакомились, хотя и очень бегло, с жизнью города.



Лондон. Вестминстерское аббатство.

Лондон. Вестминстерское аббатство.

Мы посетили знаменитый лондонский Зоологический сад, морской отдел Технического музея и гигантские универсальные магазины. Проехались по подземке, погуляли по улицам, посмотрели Сити, набережную Темзы, Гайд-парк и Пикадилли.

Во всех значительных городах Англии существуют так называемые шестипенсовые базары; На этих базарах каждая вещь стоит только шесть пенсов. При нашем, скромном бюджете мы все набросились на эти базары. Но то, что там было куплено, оказалось страшной дранью. Выставки этих громадных магазинов занимают иногда целые пассажи и рассчитаны на непритязательный вкус.

Лондон. Старый дом.

Лондон. Старый дом.

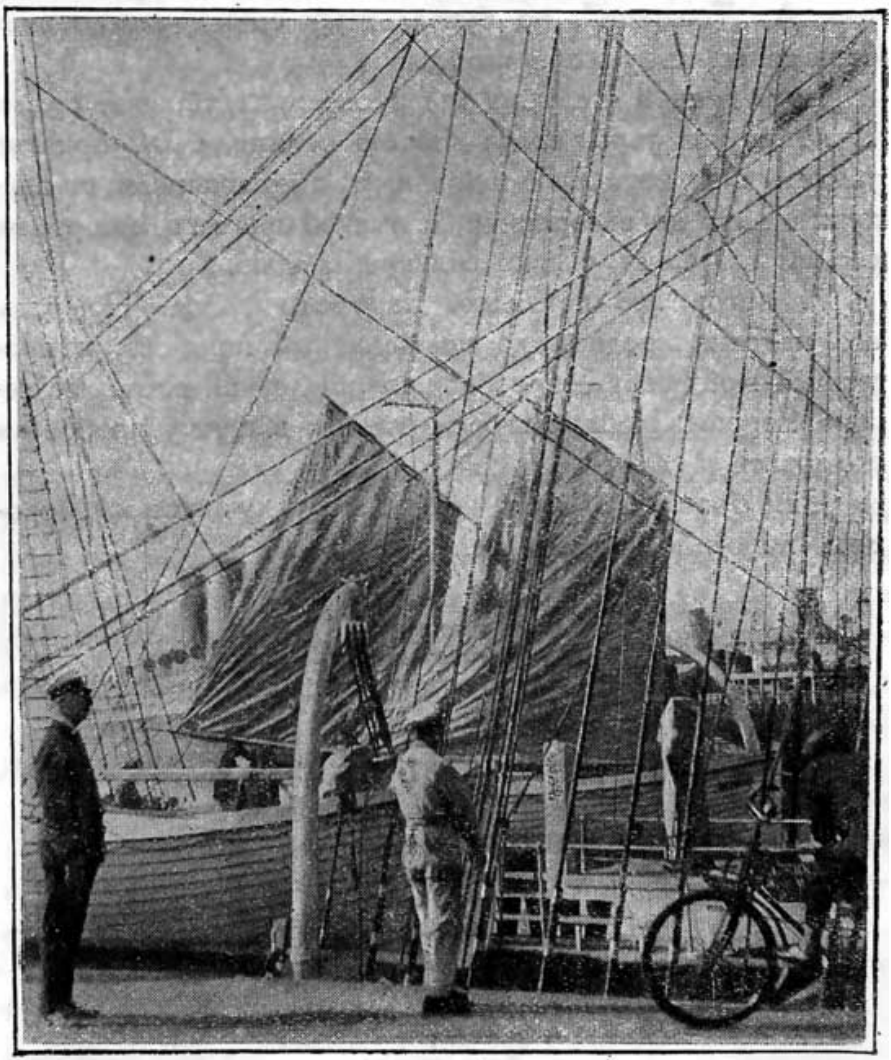
Ремонт «Товарища» был закончен; провизия, пресная вода и необходимые для дальнего плавания материалы были приняты на борт. Отход назначен на 8 сентября{10}.

Накануне я получил предложение одной лондонской кинематографической фирмы заснять маневры и выход «Товарища» под парусами в открытое море.

Я согласился, с условием, что экземпляр фильма будет предоставлен бесплатно «Товарищу». Фирма тотчас же согласилась. К моменту отхода съемщики прибыли на «Товарищ».

В пять часов утра 8 сентября к борту «Товарища» подошли два буксира и, развернув его носом к выходу, повели на рейд, мимо доков, морского кладбища, Нетли.

Был мертвый штиль. Нечего было и думать о том, чтобы вступить под паруса. Итти под буксирами в канал и, поставив там паруса, сделаться игрушкой сменных течений, было бы слишком рискованно. Поэтому, не доходя до мыса св. Екатерины на о. Уайт, я попросил лоцмана поставить судно на якорь против местечка Синью.



Пригонка шлюпочных парусов.

Пригонка шлюпочных парусов.

Для утешения киносъемщиков и отчасти для практики учеников, немного отвыкших от парусов за время стоянки в

порту, было проведено парусное учение: поставлены и затем моментально убраны и закреплены несколько парусов.

Киносъемщики весело раскланялись, пересели вместе с лоцманом на буксир и отправились обратно в Саутгемптон. А «Товарищ», по буквальному смыслу пословицы, остался ждать у моря погоды.

Весь день 8 сентября мы провели за уборкой судна. И на другое утро, когда взошло солнце, было приятно увидеть наш корабль прибранным, выкрашенным от верхушек мачт до ватерлинии, с выскобленными, оттертыми песком палубами, с ярко сияющей медью.

А ветра все не было. Барометр падал. Но, увы, его падение предвещало не желанный норд-ост, а противный зюйд-вест — преобладающий летний ветер на севере Европы. Наши матросы-поморы в шутку пробовали колдовать.

Они бросали в море через голову лучинки и, оборотясь лицом к востоку, пели:

Всток да обедник,
Пора потянуть!
Запад-шалонник,
Пора покидать.
Тридевять плешей,
Все сосчитаны,
Пересчитаны.
Встокова плешь
Наперед пошла.
Встоку да обеднику
Каши наварю
И блинов напеку,
А Западу-шалоннику
Спину оголю.
У Встока да обедника
Жена хороша,
А у Запада-шалонника
Жена померла.

Кончив петь, они спешили посмотреть, как легли на воду лучинки и откуда надо ждать ветра.

Глядя на это гаданье, ученики хохотали до слез. Впрочем, и сами колдуны в него не верили и только говорили, что у них на мурманском побережье обычай этот еще от дедов ведется.

На другой день, когда потянул легкий западный ветер,

попробовали новое средство.

Раздобыли черного таракана, которого после ремонта пришлось искать довольно долго. Посадили его на щепку и, приговаривая: «Поди, таракан, на воду, подыми, таракан, севера», бросили за борт. Однако, и это средство не помогло.

В ожидании попутного ветра мы занимались шлюпочными учениями.

Раза два я устраивал пожарную тревогу.

Мимо нас сновало много моторных катеров и яхт. Некоторые из них близко резали корму. Как-то раз небольшая, переделанная из старой спасательной шлюпки яхта, под управлением веселого молодого человека без пиджака и двух босоногих девушек-подростков, подошла к нашему борту. Обе девушки со смехом принялись бросать к нам на палубу яблоки, газеты и иллюстрированные журналы.

— Яблоки из нашего сада, кушайте! А газеты и журналы мы уже прочитали, возвращать не надо.

Наша молодежь разделилась на два лагеря: одни, перевесившись через борт, весело болтали с босоногими девушками, другие, более практичные, подбирали и делили яблоки.

— Не возьметесь ли вы сдать на почту наши письма? — спросил кто-то.

— А они готовы? — спросили с яхты.

— То-то и беда, что не готовы. Но если вы завтра утром придете опять, мы приготовим.

— Пишите! Вам, наверно, придется долго тут стоять, этот зюйд-вест непременно продует несколько дней, а мы будем приходить к вам за почтой каждое утро.

На другой день вскоре после подъема флага вахтенный сигнальщик доложил:

— «Наша» яхта идет с берега, наперво за письмами. Писем набралось целое ведро. Туда же, в отдельном пакете, были вложены и деньги на марки. Яхточка была встречена нашим оркестром балалаечников. На этот раз девушки привезли нам свежих огурцов. Ребята были в полном восторге.

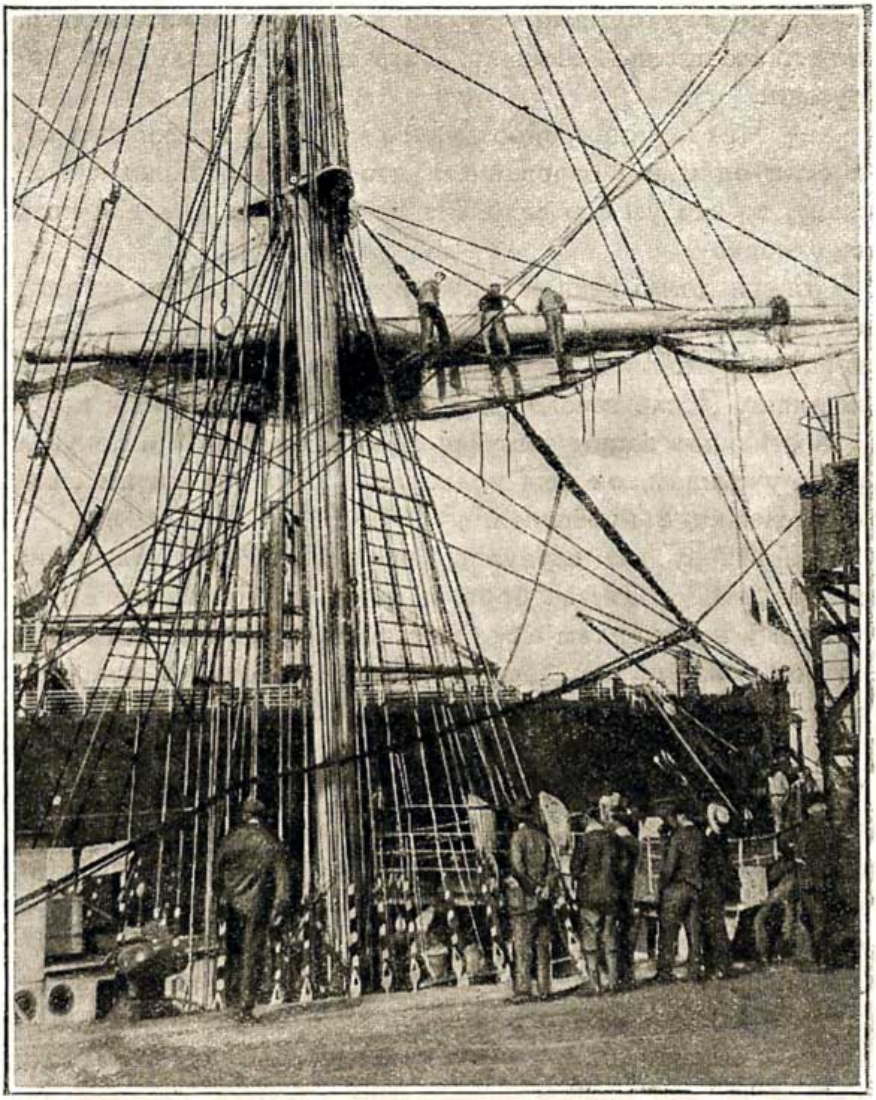
— Вот это, действительно, нашинская яхта — настоящая пролетарская! — говорили с восторгом ребята.

На пятый день стоянки «Товарища» на рейде я велел спустить на воду наш новый моторный катер и решил съехать на берег, посмотреть, что представляет собою Сивью, а кстати и запастись свежей провизией. Со мной поехали артельщик и несколько учеников.

Синью оказалось прелестным маленьким местечком. Жители

приняли нас необычайно радушно. В магазине, где мы купили ящик лимонов и свежей зелени, нам дали проводника. С его помощью мы достали свежего мяса, рыбы и хлеба. Хлеб скупили в трех булочных. Не знаю, что осталось на ужин местным жителям. Проводник был веселый и расторопный малый. Он достал нам ручную тележку, на которую мы и погрузили все наши запасы. Я решил воспользоваться знакомством этого проводника с местными жителями и купить какого-нибудь щенка или котенка.

— За щенка не ручаюсь вам, сэр, — ответил мне проводник: — сентябрь плохое время для щенят; весенние ужо все разошлись, а осенних надо ждать только к ноябрю. Кота достать легче, сэр. У миссис Фергисон есть необыкновенные черные коты, не то сибирские, не то ангорские, очень пушистые и красивые.



Привязка нового фока в Саутгемптоне.

Привязка нового фока в Саутгемптоне.

Мы отправились все гурьбой к миссис Фергисон.

После продолжительных переговоров она согласилась уступить нам за десять шиллингов молодого кота Блэки, взяв с нас клятву, что мы будем его хорошо кормить и давать ему каждый день молоко. Мы переглянулись, но торжественно обещали. Артельщик сказал мне по-русски:

— Что ж, консервированного молока у нас хватит, ну, а если он такой балованный, что привык только к свежему, то это уж его дело. Не покупать же нам для кота еще корову.

Блэки долго искали в кустах сирени, куда он забился от страха. Миссис Фергисон принесла для его перевозки парусиновый ридикюль за который взяла еще один шиллинг. После веселой и шумной охоты, во время которой отчаянно защищавшийся Блэки поцарапал и покусал руки ученикам, он был водворен в ридикюль и положен на тележку с провизией.

К вечеру мы вернулись на судно. Чтоб Блэки не прыгнул со страху за борт, я запер его на первое время у себя в ванной; там ему было поставлено все, что полагается всякому порядочному коту: блюдечко с молоком, мелко, накрошенное сырое мясо и ящик с песком.

Утром 13-го опять заштилело, и барометр слегка тронулся кверху. Мы начали готовиться к тому, чтобы сняться с якоря. К вечеру потянуло с севера. Мы немедленно снялись, и, вступив под паруса, обогнули мыс св. Екатерины и легли на курс, ведущий к выходу в океан.

Ветер начал быстро свежеть и одновременно заходить к западу. Скоро пришлось лечь бейдевинд правого галса и из предосторожности убрать брамселя. К полночи вышли на вид маяков французского берега, сделали поворот и легли бейдевинд левого галса. Ветер все свежел, но дул снова от зюйд-веста. К утру мы очутились опять у мыса св. Екатерины и, добравшись до старого места стоянки, убрали паруса и отдали якорь.

От Саутгемптона до Мадеры

С полудня 17 сентября барометр снова тронулся кверху, и к вечеру потянул легкий восточный ветер.

Ветерок дул и после полуночи — верный признак того, что он устанавливается.

В четыре часа утра, с последним ударом склянки, раздалась команда:

— Пошел все наверх с якоря сниматься!

Ребята забегали вокруг шпиля, закляцал брашпиль, и цепной канат якоря начал втягиваться, как бы всасываться судном в клюз.

Минут через двадцать удар в носовой колокол возвестил «опанер», то есть что якорь сейчас начнет отделяться от грунта.

— На фалы и шкоты! Марсели, брамсели и бом-брамсели ставить!

На палубе поднялась веселая суматоха. Не прошло и четверти часа, как на «Товарище» снова забелели паруса.

Еще несколько минут, еще несколько команд — и корабль, послушный рулю и парусам, стал носом к выходу в море.

Первая вахта возилась на баке с якорем.

— Оставить пока под клюзом или крепить по-походному? — закричал с бака второй помощник.

— Крепите по-походному,— ответил я в рупор.

Начавшийся ост передул все критические моменты: закат солнца, полночь и рассвет. Барометр продолжал подниматься.

Скоро обогнули мыс св. Екатерины и, отойдя от английского берега, взяли курс на открытый океан.

По случаю субботы, после обычной утренней приборки, чистки меди и крепления по-походному всего, что могло сдвинуться в качку, судовые работы были прекращены, и от вахтенного отделения требовалось только быть наготове и не уходить с палубы. Люди могли стирать, чинить. белье и платье, читать или просто ничего не делать.

После полудня ветер отошел несколько к норду и, чуть посвежев, понес нас к выходу из канала.

В ночь с 19 на 20 сентября прошли Ушан и взяли курс на мыс Финистерэ. На рассвете далеко вправо, почти у самого горизонта, заметили массу дымков. В подзорные трубы и бинокли рассмотрели несколько землечерпалок, барж и буксирных пароходов, в которых сразу же признали наш архангельский землечерпательный караван, направлявшийся в Черное море.

Наша новая радиостанция работала теперь великолепно, и мы немедленно вступили в оживленные переговоры. Этн

переговоры тянулись еще долго после того, как мы потеряли друг друга из виду, и кончились теплыми взаимными пожеланиями удачи и счастливого плавания.

В Атлантическом океане ветер стал несколько тише, но не менял направления. И, растянув всю свою парусину, «Товарищ» двигался потихоньку к югу, делая от 2 до 4 миль в час и лениво раздвигая своим тупым, пологим носом густосинюю океанскую воду.

Барограф чертил ровную, слегка волнистую линию, не предвещавшую никаких перемен погоды.

Обычно бурный, Бискайский залив не оправдывал на этот раз своей зловещей славы.

Трудно придумать более ужасное место, чем Бискайский залив во время западных штормов. Ограниченный большею частью обрывистыми, а с юга даже утесистыми берегами, он имеет вид громадной, совершенно открытой с запада подковы. Водяные горы Атлантики, несясь при западных и северо-западных ветрах от берегов Северной Америки и набираясь по пути все большей силы и ярости, с бешенством вкатываются в Бискайскую подкову и, ударяясь о берега, откатываются назад. Образуется невероятная толчея. Волны сшибаются, лезут друг на друга, встают и падают почти вертикально. Трудно описать, что делается в такое время с кораблем. Много судов проглотила «Бискайка», а уж сколько переломала и снесла корабельных шлюпок, мачт, пароходных труб, так и не сосчитать!

Время от времени нам попадались на пути французские рыболовные люгера, ловившие в океане сардины и тунцов.

С одним из них у нас произошла интересная встреча. Ветер перед закатом спал, и мы едва двигались. Рыбачье судно было прямо против нас. Сойдясь на расстоянии пятисот метров, мы подняли кормовой флаг и сигнал по международному своду: «Нет ли продажной рыбы?» Француз ответил: «Очень немного». «Присылайте», дали мы ему сигнал.

Через несколько минут от люгера отвалила двухвесельная шлюпка и подошла к нашему борту.

Все наше население высыпало на палубу и свесилось через борт «глядеть французов».

На «Товарище» было несколько человек, хорошо говоривших по-французски. Оба француза были молодые, здоровые и жизнерадостные. Один из них, парень лет двадцати, поднял за хвост большого тунца.

— Весь наш улов вам привезли, — осклабился парень.

— Неужели больше ничего не поймали?

— Третий день ничего. Чорт его знает, куда вся рыба ушла!

— А что вы хотите за вашу рыбу?

— Да не продавать же ее за деньги, дайте нам немножко угля для камбуза, и ладно.

Надо было ответить любезностью на любезность, и я велел дать французу мешок угля, жестянку с галетами, бутылку коньяку и полсотни папирос.

Они никак не ожидали такой щедрости и были чрезвычайно обрадованы. После всяческих изъявлений благодарности и наилучших пожеланий парень, передававший рыбу, нерешительно спросил:

— А скажите, пожалуйста, какой нации ваше судно? Ветра почти нет, флаг висит складками, и мы никак не можем его разобрать. Видим, что красный, а вот какие на нем знаки и какой он нации, никак догадаться не можем.

— Наше судно советское, принадлежит Союзу советских социалистических республик.

— Так вы что же… — нерешительно и конфузясь, спросил француз, — русские большевики, что ли?

— Они самые!

Один из наших преподавателей принес из штурманской рубки небольшой кормовой флаг и, свесив его за борт, показал рыбакам серп, молот, красную звезду и прочел о Советской России целую лекцию на безукоризненном французском языке.

Французы внимательно слушали, не спуская глаз с флага. Лица их выражали сомнение. В те времена они представляли себе большевиков иначе.

Они молча взялись за весла и поплыли обратно на свой люгер.

Тунец был громадный и вытянул пятнадцать с половиной кило. Его хватило на ужин всему экипажу.

Встреча с русскими большевиками принесла французским рыбакам счастье. В ту же ночь на палубу «Товарища» залетела первая летучая рыба. С рассветом мы увидали целые рои этих рыбок-стрекоз, взлетавших над поверхностью просыпавшегося океана. А где летучие рыбы, там и тунцы — громадные сине-черные рыбы с упругими быстрыми движениями.

Летучие рыбы водятся в субтропических и тропических широтах всех океанов. Эго замечательно красивые рыбки. Мраморные узоры или пятна цвета старого золота покрывают их спину. Бока бледнокрасные и отливают серебром. Брюшко розовое. На темных грудных плавниках выделяются голубые пятна, а по красному хвосту идут полоски из синих точек. Эти рыбки величиной бывают с небольшую, а иногда даже с крупную. селедку. Спасаясь от хищных рыб, летучки энергичным ударом

хвоста поднимаются вверх; расправив громадные, переливающиеся, радугой грудные плавники, они пролетают больше ста метров и опять теряются в волнах.

Летучая рыба — символ океанского простора, далеких теплых морей. Вот почему английские моряки дальнего плавания, в отличие от каботажников, называют себя «моряками летучей рыбы». Отныне экипаж «Товарища» получил право на это почетное звание.

Новый кот Блэки принес нам немало хлопот. Это было дикое и злое животное. Казалось, что его никогда не удастся приручить.

Часа через два после того, как я запер Блэки в ванной, мне вздумалось на него посмотреть. Кота там не оказалось. Дверь была заперта на ключ, иллюминатор задраен; было непонятно, куда он мог исчезнуть. Я обшарил все углы и нашел за ванной маленькое отверстие во внутренней деревянной обшивке каюты, там, где из ванны выходила за борт отливная труба. Очевидно, Блэки пробрался в эту дыру и находился где-то между наружной и внутренней обшивкой корабля. Не было никакой возможности его достать. Голоса он не подавал. Оставалось одно — не обращать на него внимания, но держать всегда около дыры немножко питья и пищи.

Прошло больше недели. Блэки аккуратно уничтожал пищу, но в каютах не появлялся. Я махнул на него рукой. Однажды ночью, войдя в кают-компанию, я увидел Блэки. Он мирно спал на столе под лампой на разложенной путевой карте. Я подошел к нему и осторожно протянул руку. Блэки не испугался. Я почесал ему за ухом, он замурлыкал. А когда я вернулся к себе в каюту, он, как ни в чем не бывало, последовал за мной, вспрыгнул на койку и улегся в ногах. С тех пор всю его дикость сняло как рукой, и он стал самым обыкновенным, милым и даже ласковым котом.

* * *

Я давно собирался провести маленькое учение: спустить на воду шлюпку на ходу судна и кстати сфотографировать с{11} шлюпки «Товарища» под парусами. Но каждый раз что-нибудь мешало.

В субботу, 25 сентября, часа в три пополудни, я сидел у себя в каюте и читал. С юта донеслась команда вахтенного начальника:

— Первая вахта на грота-брасы на левую! Реи в бакштаг левого галса!

И через минуту:

— Пошел грота-брасы!

Заскрипели патентованные блоки брасов, и в открытых иллюминаторах моей каюты, на которые раньше падала тень от парусов, заиграл яркий луч клонившегося к западу солнца. Борт и все паруса освещены солнцем, а ходу меньше двух узлов. «Вот самый подходящий момент снять «Товарища», подумал я.

Я взял кодак и вышел на палубу.

Команда и ученики лениво кончали субботнюю уборку — кто чистил медь, кто обтягивал на шлюпках чехлы, кто швабрил палубу.

Я подошел к вахтенному помощнику и шепнул ему на ухо:

— Прикажите-ка спустить на воду подветренную дежурную шлюпку. Старшины не назначайте, я поеду сам и сфотографирую судно.

— Правую четверку к спуску! Четырех гребцов без старшины ! — скомандовал вахтенный начальник.

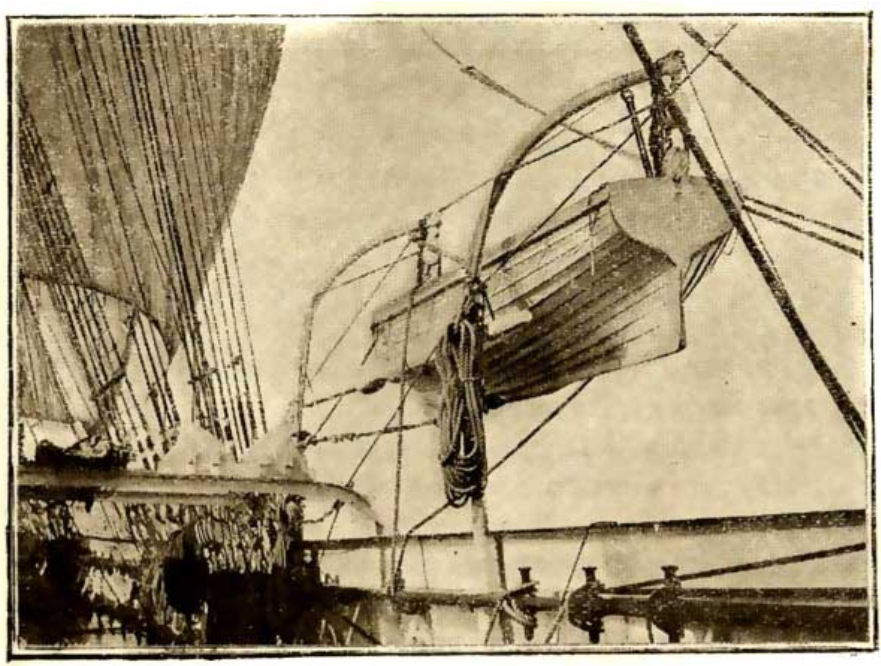
Надо было видеть, как преобразилось и ожило судно. В надоевшую томительную субтропическую жару, в монотонный плеск крупных, но лениво кативших яркосиних волн ворвалась жизнь.

Ученики, знавшие, что время от времени я неожиданно делаю тот или другой маневр или тревогу, бросились к шлюпке, как пассажиры при кораблекрушении. Подвахтенные, мирно стиравшие на баке белье, ринулись им помогать. Кто-то увидел у меня в руках кодак.

— Сам капитан поедет, снимать будет… — пронеслось по судну.

— Трап! — крикнул кто-то.

— Не надо трапа, спускаться по талям! — скомандовал я.



Правая дежурная шлюпка.

Правая дежурная шлюпка

Не прошло и двух минут, как дежурная шлюпка была спущена на воду. Я взялся за румпель.

— Отваливай!

Несколько взмахов длинных ясеневых весел — и «Товарищ», весь залитый солнцем, с надутыми парусами, едва пеня воду форштевнем, плавно покачиваясь, поплыл мимо нас. Это было, как во сне. Не верилось, что твое судно проходит мимо тебя.

Я остановил греблю, и с минуту мы все смотрели на плывший мимо нас корабль.

Какая это была красота!

Как мирно, но могуче дышали и океан, и паруса, и самый корабль. Как высоко то вздымалась, то опускалась, купаясь в лазури, наша белая шлюпка!..

Снова взялись за весла, зашли вперед, потом спустились под корму, и я снял корабль спереди, сбоку и сзади.

Как жаль, что обычная фотография не может передать красок. Как жаль, что я не мог одновременно снять и «Товарища» и свою шлюпку.

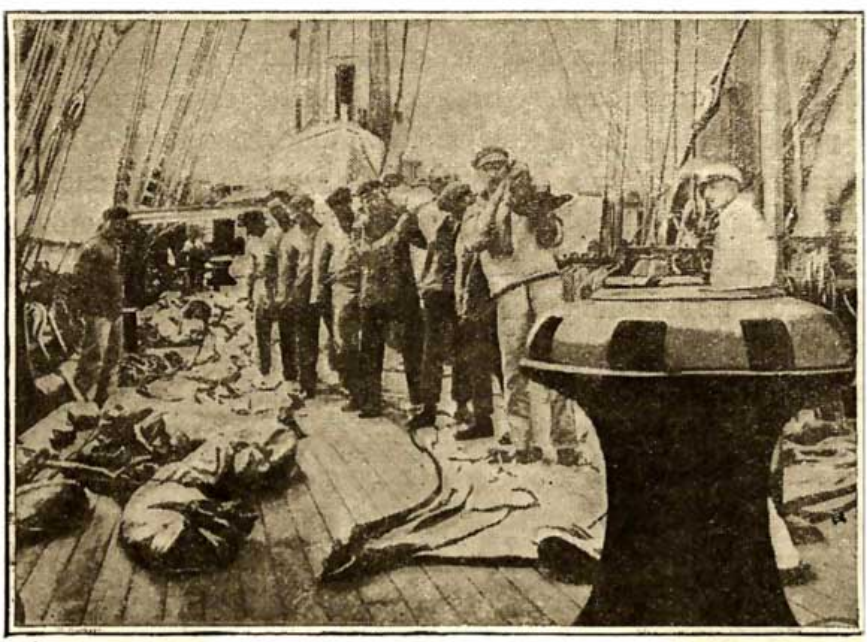
Через четверть часа шлюпка была поднята на место, и

потекла обычная жизнь корабля.

Я сказал: «обычная жизнь корабля», но я еще очень мало рассказал об этой жизни.

На берегу, в городе, есть дни и ночи. Днем люди работают, служат, торгуют, занимаются своими делами. Ночью одни веселятся, другие отдыхают. Но день и ночь всегда разделены резкими гранями. В море же есть только сутки. Сутки и вахты. Вся жизнь разделена на четырехчасовые клетки, а весь экипаж — на три вахты. И если идет нормальная жизнь, если нет аврала, когда требуется работа всего экипажа, то каждый, независимо от времени дня или ночи, четыре часа «стоит на вахте», то есть работает или принимает участие в управлении кораблем, а восемь часов находится «под вахтой», то есть отдыхает.

Для того, чтобы вахта «переходила», то есть чтобы одним и тем же людям не приходилось нести вахту в одни и те же часы, время от четырех часов пополудни до восьми часов вечера разделяется на две полувахты.



Выносят наверх запасные паруса.

Выносят наверх запасные паруса

Только капитан не имеет на корабле определенных часов службы, — он на службе всегда. Знание моря и корабля само

диктует ему время, когда он должен непрерывно бодрствовать или когда он может отдыхать. Ответственность за судно и за жизнь экипажа не снимается с него никогда.

На корабле ведутся два учета времени: общий — двадцатичетырехчасовый и повахтенный — четырехчасовый. Поблизости от штурманской рубки, где сосредоточено управление кораблем, висит небольшой колокол. В старью годы, когда еще не умели делать пружинные часы и все часы делались с маятниками, на кораблях употребляли стеклянные песочные часы — «склянки». Около колокола подвешивались две склянки — получасовая и четырехчасовая. Возле них ставился часовой. Как только последняя песчинка получасовой склянки пересыпалась из верхнего отделения в нижнее, часовой ударял в колокол, перевертывал склянку и подвешивал ее за противоположный конец. Таким образом он отбивал одну, две, три… восемь склянок. К моменту восьмой склянки песок из верхнего отделения четырехчасовой склянки должен был тоже весь пересыпаться в нижнее отделение, и обе склянки переворачивались и перевешивались часовым одновременно. С перевертыванием большой склянки начинался новый счет. В колокол били снова от одного до восьми раз.

Теперь давно уже пружинные часы заменили неуклюжие песочницы, но традиционный колокол все еще продолжает висеть на обычном месте, и один из вахтенных матросов каждые полчаса «отбивает склянки».

На баке (носовая часть) висит другой большой колокол, и другой матрос — «вперед смотрящий», — обязанный зорко следить за горизонтом и немедленно докладывать вахтенному начальнику обо всем, что он увидит, «репетирует» каждую склянку в большой колокол. Ночью, перед тем как отрепетировать склянки, он обязан оглядеть, хорошо ли горят отличительные огни корабля, и, отбив склянки, громко кричит: «Огни горят ясно!»

Таким образом, каждый член экипажа всегда знает, который час, а вахтенный начальник знает, что вперед смотрящий не дремлет.

Если вы заглянете в вахтенный журнал корабля, то увидите в нем запись всех событий по двадцатичетырехчасовому исчислению, но если вы спросите вахтенного матроса, который час, то он вам ответит: «Шестая склянка на исходе», или: «Третья склянка в начале», или: «Сейчас семь склянок должны пробить».

За четверть часа до восьми склянок рассыльный будит очередную подвахту криком: «такая-то вахта, на вахту!»

С последним ударом восьмой склянки обе вахты

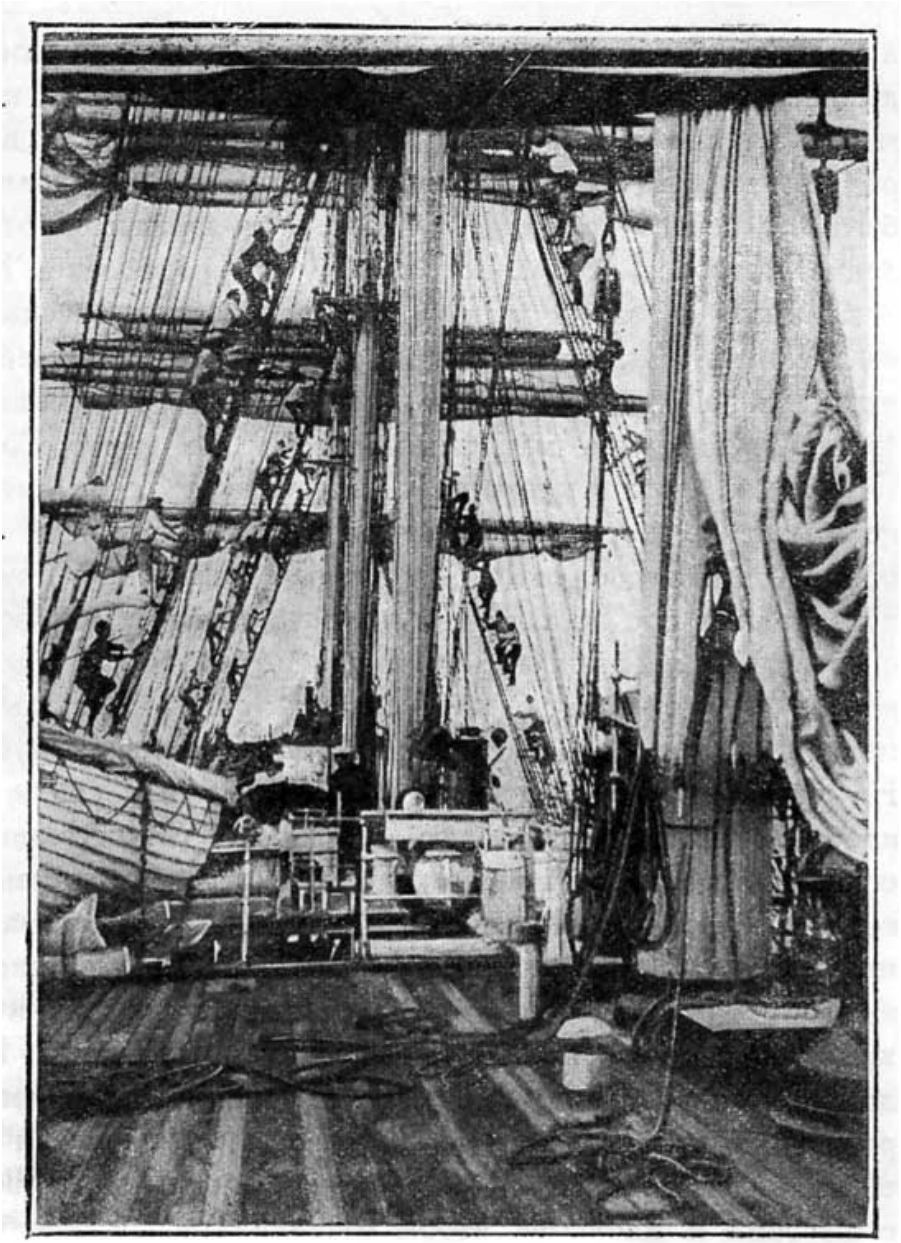
выстраиваются на палубе, и новый вахтенный начальник, вместе со сменяющимся, проверяет людей по списку. Если есть полуаврал, который не под, силу выполнить одной вахте, он быстро выполняется сменяющимися и и сменяющими, после чего раздается команда: «Рулевых и вперед смотрящего сменить, подвахтенные вниз!» И новая вахта вступает в свои обязанности.

Работа на корабле начинается рано, с четырех часов утра. Прежде всего надо затопить камбуз (кухню), налить пресной воды в кипятильники для утреннего чая и в дежурную расходную цистерну, приготовить на целый день топливо для камбуза и приготовить брандспойт для утренней мойки палубы. С рассветом начинается мытье палубы и утренняя уборка корабля, которые обычно должны быль закончены к подъему флага, к восьми часам утра.

Разумеется, если обстоятельства плавания заставляют во время вахты ставить, убирать или делать какие-нибудь другие маневры с парусами, то другая работа на это время откладывается.

Вахту, которая должна вступить в восемь часов утра, будят за три четверти часа, для того чтобы она успела позавтракать. Восемь часов утра — торжественный момент на корабле: наверх выходит капитан. Он принимает рапорты от вахтенного начальника, старшего преподавателя и врача. В восемь часов торжественно подымается кормовой флаг.

С восьми до двенадцати часов дня, если позволяет погода, чинят паруса, снасти, скоблят, красят, чистят. В половине двенадцатого обе подвахты обедают. Вахта же, стоявшая до полудня, обедает после смены. Перед полуднем назначенные на штурманскую практику ученики выходят на ют с секстанами и по меридиональной высоте солнца определяют широту места. Кроме того, широта и долгота места судна определяются по способу Сомнера: утром и вечером по солнцу, а ночью по звездам. От полудня до двух часов в жарком климате назначается отдых, нарушаемый только работами по управлению судном. При обыкновенных условиях от двенадцати до четырех часов продолжаются судовые работы, от четырех до шести — идет вечерняя уборка корабля: относят на место инструменты, краски, кисти, закрывают чехлами шлюпки, компасы, заправляют и приготовляют к ночи все лампы, фонари, подметают палубы.



Парусное ученье.

Парусное ученье

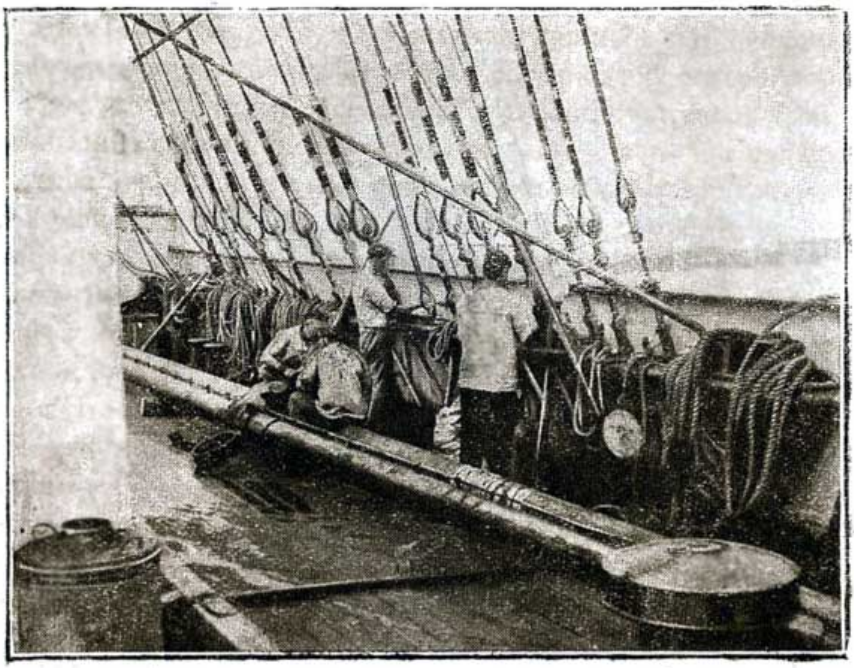
С заходом солнца спускается флаг и «открываются» огни. Парусное судно несет снаружи два отличительных огня:

красный с левого и зеленый с правого борта. Фонари для этих огней устроены так, чтобы они были видны только спереди и с боков корабля. Пароходы, вдобавок к отличительным, подымают еще на двух мачтах белые огни. По ним ночью встречные суда распознают друг друга и определяют, куда держать направление, чтобы не столкнуться. Неисправность отличительных огней и невнимательность вперед смотрящих ведет к столкновениям и к гибели судов и людей.

Некоторые капитаны позволяют себе преступную экономию — не зажигать в открытом море отличительных огней. Особенно страдают этим итальянские и греческие парусники.

Я помню такой случай из дней моей молодости. Я служил тогда на австро-венгерском фрегате «Армида». Мы шли с острова Явы в Европу и, не доходя Мадеры, куда теперь направлялся «Товарищ», потеряли норд-остовый пассат. Была теплая ночь, мертвый штиль, полная луна. Корабль чуть-чуть покачивался на груди сонно дышавшего океана. Вахтенный помощник присел на кормовые кнехты и, вероятно, задремал. Задремал и вперед смотрящий, сидя на брашпиле. Задремал, должно быть, от нечего делать и рулевой. Мы, вахтенное отделение матросов, собрались в кучу на грот-люке. Кто лежал, кто сидел, поджав по-турецки ноги,— рассказывали сказки. Как теперь помню, один далматинец уверял, что если на корабль надвигается смерч, то надо моментально выцарапать матросским ножом на мачте Соломовову звезду и в центр ее воткнуть нож. Тогда смерч, не дойдя до корабля, непременно рассыплется, и все обойдется благополучно… Вдруг неистовый крик рулевого поднял нас всех на ноги. Большой парусный барк, с бессильно повисшими, как и у нас, парусами, покачивался борт о борт с нами в расстоянии нескольких метров… Оба корабля медленно подносило друг к другу… На чужом корабле, должно быть, тоже все спали, и, вдобавок ко всему, у него не горели отличительные огни. Началась страшная суматоха, раздалась команда, крик и брань на итальянском языке. Сосед оказался итальянцем. Но и на триестинской «Армиде» экипаж из далматинцев и хорватов знал итальянский язык не хуже итальянцев. Больше всего досталось бедной Мадонне,— как только ни честили ее! Чтобы не поломать рею и не порвать парусов и снастей, реи успели на обоих судах побрасопить. По бортам выстроились люди с шестами и топорами, чтобы отталкиваться и обрубать то, что зацепится. Крик стоял невообразимый. В это время капитан закричал мне: «Митро, возьми фонарь, прочти, что у этого негодяя написано на корме, как его зовут и какого он порта? Надо будет донести, что он плавает без огней». Но не успел я выставить за борт фонарь,

как какой-то итальянец так хватил меня шестом по рукаве, что чуть не перешиб ее, и фонарь мой полетел в воду. В это время мы начали уже расходиться. Имя корабля так и осталось тайной. Только штиль спас оба судна от более серьезных и, может быть, роковых последствий…



Приготовляют бом-брам-реи к подъему.

Приготовляют бом-брам-реи к подъему.

В хорошую погоду полувахта от шести до восьми вечера — самое веселое время. Подвахтенные выспались, а вахтенным нечего делать, Работы закончены, судно прибрано.

И тут начинаются игры, спортивные состязания, пение и танцы под музыку нашего струнного оркестра.

После восьмичасовой смены шум затихает. Подвахтенные, которым вступать с полночи, отправляются спать, а вахтенные и часть подвахтенных, на долю которых выпало свободное время с восьми вечера до четырех утра, усаживаются на грузовом люке перед радиорубкой.

Включается громкоговоритель, и в тиши ночи в пустынном океане корабль слушает оперы или лучшие европейские концерты. Вокруг «Товарища» расстилается искрящаяся при луне,

чуть взбудораженная ветерком, иссиня-черная поверхность океана. Над ним стеной поднимаются надутые паруса, а в вышине — звезды, звезды без конца… Рулевые медленно вертят штурвал. По юту шагает босиком вахтенный начальник в белых штанах и расстегнутой на груди рубашке. На баке, в тени от кливеров, движется взад и вперед фигура вперед смотрящего.

В одиннадцать часов кончается радиоконцерт, и с этого времени до четырех утра на корабле царит полная тишина, прерываемая только поскрипыванием штурвала, звоном склянок да монотонными возгласами вперед смотрящего.

Такова жизнь на корабле, когда все обстоит благополучно.

4 октября застало нас в сотне миль от острова Мадеры, куда я решил зайти, чтобы запастись свежими фруктами, зеленью и пресной водой.

Главный пик Мадеры — Торринхас — достигает 1827 метров высоты, и в ясную погоду его можно видеть миль за шестьдесят.

После обеда добровольцы из подвахтенных расселись с биноклями по бом-брам-реям «открывать землю».

Часа в четыре пополудни, осматривая горизонт в подзорную трубу, я увидел справа по носу маленькое лиловое облачко, поднявшееся над водой, и сейчас же взял его пеленг (направление) по компасу. Через четверть часа облачко выше не поднялось, не увеличилось, и пеленг его не изменился. Это была Мадера.

Молодежь на бом-брам-реях была слишком малоопытна для того, чтобы в этом маленьком облачке распознать подымающиеся над горизонтом туманные пики далекого острова.

Об открытии Мадеры есть старинная легенда. Она говорит, что какой-то благородный англичанин Макким полюбил некую Анну Д'Арфе. Она была незнатного рода, и родители Маккима не позволили ему на ней жениться. Влюбленные решили бежать на корабле во Францию. Они попали в ужасный шторм, с которым корабль не мог справиться. После тринадцати дней попутного шторма они очутились у неизвестного необитаемого, заросшего лесом острова. Здесь они высадились, но истощенная качкой и потрясенная страхом Анна Д'Арфе через несколько дней умерла, а Маккима его спутники нашли через пять дней мертвым на ее могиле. В это время переменивший направление шторм отбросил корабль от острова, на котором случайно осталось несколько матросов. Корабль пропал без вести, а когда ветер стих, оставшиеся на острове добрались на шлюпке до берегов Африки. Здесь они попали в плен к маврам и через много лет очутились в Испании. Их рассказы о трагической истории двух влюбленных и о необыкновенном острове дошли до португальского

мореплавателя Гозалеца Царко, который несколько ранее уже открыл соседний остров Порто-Санто. Царко снарядил новую экспедицию. Остров был открыт, нанесен на карту, объявлен португальской колонней и назван Мадера, что значит лесистый. Экспедиция нашла деревянный крест на могиле Маккима и Д'Арфе, и в 1424 году на этом месте был заложен. город Фунчал — теперешняя столица острова. Мадера постепенно заселялась португальскими колонистами. В период наполеоновских. войн остров был захвачен англичанами, но затем снова был передан португальцам.

О. Мадера состоит из горных массивов вулканического происхождения и имеет 32 мили в длину и 12 ½ миль в ширину, при общей площади в 240 квадратных миль. Он лежит в северной широте 33° и в западной долготе 16° 45′.

Рядом с Мадерой лежат небольшие острова Порто-Санто и необитаемый Дезертас. На острове Порто-Санто около 200 тысяч населения, преимущественно португальцев с сильной примесью мавританской и негритянской крови.

Климат Мадеры мягкий, теплый и необычайно ровный. Это один из лучших курортов для туберкулезных. Мадера вывозит знаменитое вино, черный и белый виноград, фрукты, овощи, а последнее время даже и мясо.

Вино, которое теперь производит Мадера, не похоже на прежнее, которым она прославилась в свое время. Лет сто тому назад от какой-то неизвестной болезни почти все виноградники острова погибли. Они были выжжены, и новые виноградин, разведенные на старых местах, происходят уже не от португальских, а от вывезенных с острова Кипра лоз. Тем не менее, хорошая мадера великолепна на вкус. Она и на месте стоит недешево.

На острове Мадера нет закрытого порта. Суда останавливаются на якоре на Фунчальском рейде с южной стороны. При преобладающих северных и северо-восточных ветрах эта стоянка может быть названа безопасной, но дующие изредка южные ветры разводят громадное волнение, прекращающее всякое сообщение с островом.

Ночью мы открыли маяки, а утром проходили уже проливом между островами Мадера и Дезергас, держась насколько можно ближе к южному берегу Мадеры.

Постановка судна на якорь на Фунчальском рейде требует от капитана верного глаза и крепких нервов: глубины увеличиваются очень быстро, грунт каменистый, и двадцатисаженная глубина, на которой рекомендуют останавливаться лоции, находится всего в трехстах саженях от

берега. Между тем, быстро надвигающийся на вас громадный массив острова обманывает глаз, и кажется, что вот еще несколько минут — и судно вылетит на берег. Входить на рейд следует по лоту, с сильно уменьшенной парусностью, и все-таки невольно испытываешь жуткое чувство. Берег кажется уже совсем близко, и хочется положить руль на борт и скомандовать «отдай якорь», а лот еще долго продолжает показывать 70, 60, 50 сажен.

Лоции дают точное указание пересечения пеленгов различных приметных мест, где следует становиться на якорь, и мы шли к якорному месту, строго придерживаясь этих указаний. Около нас все время вертелась шлюпка с громадным португальским флагом на носу. Со шлюпки неистово кричали и махали руками. Но мы, не обращая на них никакого внимания, держали курс прямо на форт Пико.

Наконец, на глубине двадцати сажен, отдали якорь. С лодки зааплодировали, Лодка подошла к борту; из нее поднялся по трапу человек, назвал себя лоцманом и потребовал полтора фунта за постановку судна на якорь. Сторговались на фунте и полбутылке коньяку.

Итак, «Товарищ» снова на якоре.

Паруса убраны, закреплены, рангоут выправлен, снасти обтянуты, палубы вымыты с песком, медь горит, экипаж с ног до головы одет в чистую белую форму. Ждем властей.

Перед нами высокая, уходящая в небо зеленая гора. Верхушки ее скрыты облаками. Подошва и все склоны застроены сияющими на солнце белыми зданиями. В городе много флагов, цветочных гирлянд, арок. Гремит музыка.

Сегодня, 5 октября, день годовщины свержения в Португалии монархического строя и объявления ее республикой.

На рейде несколько пароходов, яхт, катеров и много красивых ярко раскрашенных шлюпок. Неподалеку от нас стоит на мертвых якорях разоруженный четырехмачтовый парусный корабль. Он имеет ржавый, грязный, запущенный вид. Когда-то он был лучше и быстроходнее «Товарища»; на носу его до сих пор сохранилась красивая белая статуя и золотая резьба. На палубе ни души.

Это плавучий угольный склад для снабжения заходящих на Фунчальский рейд пароходов. Такова печальная участь большинства парусных кораблей…

В Фунчале

Власти не заставили себя долго ждать. На моторном катере прибыли начальник порта, карантинный врач, помощник управляющего таможней и два чиновника. Все они говорили по-английски, и формальности были быстро закончены.

В Фунчале ждали нашего прибытия. Перед отходом из Англии мы сообщили нашим родным и знакомым, чтобы они писали нам в Фунчал, и на здешней почте лежали груды писем, адресованных на «Товарищ».

Если в Англии, в порты которой постоянно заходят советские пароходы и где проживает немалое количество советских граждан, так называемая «широкая публика» представляла себе большевиков чем-то вроде леших, то можно вообразить, как, поджидая наш пароход{12}, представляли нас себе португальские власти в Фунчале. Они были удивлены прекрасным видом советского судна и его экипажа. И, действительно, чисто выбритые, отлично одетые, мы производили великолепное впечатление. Карантинный врач больше всего был поражен блестящим видом нашего нового лазарета и сообщением нашего доктора, что за весь переход не было ни одного больного.

— Неужели совсем ни одного? — спросил португалец.

— Нет, был один, только не с очень серьезной болезнью.

— Вот, видите, все-таки один был! А что с ним было?

— Да видите ли, при мойке ему мыло в глаз попало…

— Что?..— переспросил португалец.

— Мылом, говорю, в глаз брызнуло, — повторил наш доктор.

Португальцы принялись неистово хохотать.

Этим анекдотом закончились все формальности, и нам было дано право сообщения с берегом.

Власти уехали, а за ними, на ярко раскрашенных шлюпках, облепивших наше судно, как мухи, съехала на берег и первая вахта.

Кают-компания, по обычаю всех портов мира, мгновенно наводнилась поставщиками: тут были мясники, зеленщики, виноторговцы, содержатели ресторанов, прачки, портные… Все совали свои визитные карточки, рекомендательные письма, жестикулировали и кричали на разных языках.

Кроме свежей воды, мяса, овощей и фруктов, нам в сущности ничего не нужно было, и наш выбор остановился на пожилом и очень солидном на вид сеньоре Карло-Евгениос-Таварес-да-Сильва. Сеньор Таварес обещал нам доставить все самого высшего сорта и по самой умеренной цене. В старое время он снабжал

провизией и материалами все русские военные суда, заходившие на Мадеру, и был уверен, что представители нового правительства останутся им тоже довольны.

Вместе с помощниками я съехал на берег в прекрасной собственной шлюпке сеньора Тавареса, выкрашенной в нежно-зеленую краску с полосатым черно-малиновым фальшбортом.

Нельзя было отказаться посмотреть контору и собственный склад любезного хозяина. Описывать их нечего. Контора как контора и склад как склад, но старая мадера, которой нас угостил сеньор Таварес, была действительно хороша. Не знаю, кто виноват, мадерские ли виноделы или наш Винторг, но фунчальская мадера совсем не похожа на московскую…

Выйдя из склада Тавареса, мы сели в автомобиль и, по обычной программе всех посещающих Мадеру туристов, отправились на вершину одного из пиков, в Монте-Палас-отель, чтобы, полюбовавшись оттуда на красивую панораму города, спуститься вниз с горы на салазках — да, на салазках: на Мадере это обычный способ езды по горам.

Хорошо вымощенные гладко отшлифованным камнем дороги ведут к виноградникам, фруктовым садам, виллам, домам и домикам, которыми усеян весь южный склон горы.

Большинство этих дорог идет зигзагами, но две или три сбегают почти прямой линией с вершины к подножью.

Вверх на гору подымаются в санях, запряженных быками, а последнее время и на автомобилях.

Вниз спускаются по прямой дороге на санях без упряжки.

Пассажирские сани, или, вернее, салазки, состоят из пары полозьев, сделанных из очень крепкого и гладко отшлифованного дерева. Полозья длинные, и посредине их устроена маленькая платформа с плетеным двухместным креслом и упором для ног. К задней части полозьев привязаны две веревки. Сани подтаскиваются к краю крутого спуска, и двое здоровенных португальцев удерживают их сзади за веревки. Вы садитесь в кресло, крепко упираетесь ногами в упор. Португальцы отпускают веревки, вскакивают сзади на полозья, и вы с быстротой поезда летите вниз. При поворотах — правда, не очень крутых — стоящие сзади португальцы правят санями, отталкиваясь ногами в стороны. При сильном разбеге соскакивают на полном ходу и тормозят за веревки. Такой спуск с горы требует крепких нервов. Американские и английские туристки, необыкновенно любящие этот спорт, визжат на всю улицу.

Вверх по дороге зигзагами мы поднимались на автомобиле сорок пять минут. А вниз скатились в девять минут. Мелькали дома, сады. Море быстро надвигалось нам навстречу, и стоявшие

на рейде суда росли и летели на нас, как на экране летит прямо на зрителя поезд.

Внизу, в городе, на улицах и бульварах двигалась густая толпа нарядно одетых людей. Играли военные оркестры. На открытых эстрадах выступали певцы.

Около отеля, в который мы направились ужинать, нам встретился начальник порта. Лицо его было несколько встревожено.

— Мне очень жаль,— сказал он, пожимая нам руки,— но я должен сообщить вам не особенно приятную новость: я докладывал губернатору о великолепном состоянии судна, дисциплине и прекрасном впечатлении, которое на меня произвел экипаж, но губернатор опасается пропаганды и запросил по телеграфу специальных инструкций из Лиссабона. Во всяком случае, он дал распоряжение полицмейстеру зорко следить за поведением ваших людей в городе и при малейшем инциденте немедленно прекратить всякое сообщение корабля с берегом.

Я стал его успокаивать и заверять, что, кроме предоставления практических навыков будущим командирам советского торгового флота, наше судно не преследует никаких других целей. Мы зашли на Мадеру только за тем, чтобы дать отдохнуть экипажу и запастись свежей водой и провизией перед длинным океанским переходом. За поведение экипажа на берегу я вполне ручаюсь. Что же касается Лиссабона, то трудно ждать оттуда ответа раньше, чем через три дня. Мы же думаем простоять в Фунчале не больше трех дней.

Начальник порта покачал головой.

— Я не знаю содержания телеграммы, посланной губернатором в Лиссабон, но он очень тревожится.

— Надеюсь, что завтра утром, после рапорта полицмейстера, его тревога уменьшится. Не доставите ли нам, сеньор начальник порта, удовольствие пообедать с нами в гостинице?

Начальник порта оглянулся кругом и, нагнувшись к моему уху, прошептал:

— Поверьте, что это доставило бы мне гораздо больше удовольствия, чем вам. Я очень интересуюсь вашей страной, но… про этот обед полицмейстер тоже доложил бы завтра губернатору, и мне это было бы не особенно приятно… Вы понимаете меня?

— К сожалению, хорошо понимаю,— ответил я.

— Моряки всегда сумеют понять друг друга. Я очень рад, что встретился с вами. — И, стиснув мою руку, бедный «команданто дей бахия»[3] скрылся в ближайший переулок.

Мы отлично пообедали на веранде ресторана. Стемнело.

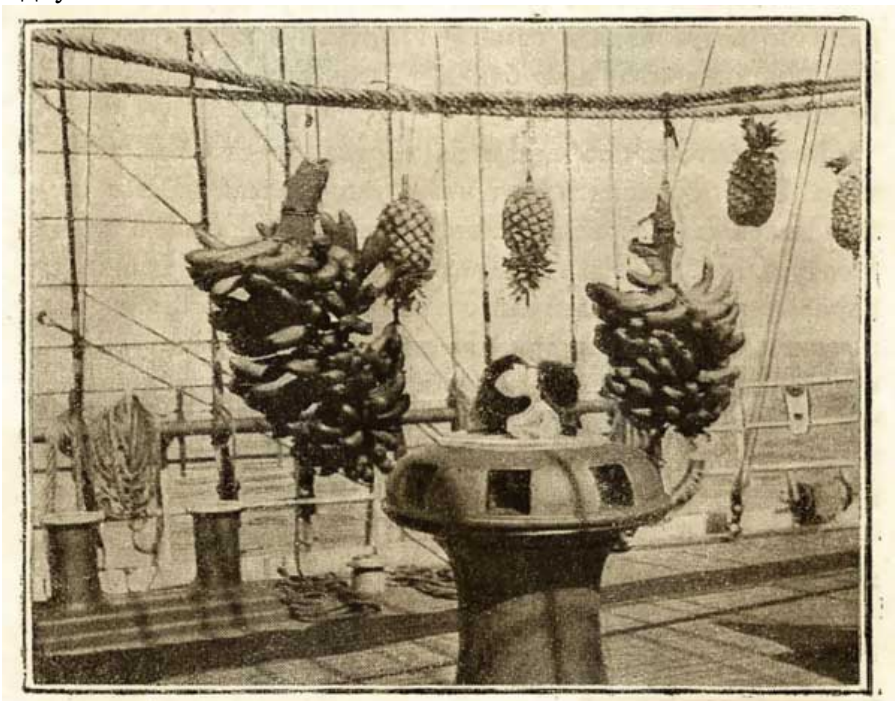
Расстилавшаяся под нами улица была залита светом зеленых и красных лампочек (национальные цвета Португалии). Музыка гремела неумолкаемо. Начинался карнавал. Появились толпы ряженых: пьерро, арлекины, цыганки, черти, рыцари. И ни одной карикатуры на старый строй, старый режим, несмотря на пятнадцатилетие республики!

К полночи все кончилось, и мы возвратились на судно.

На другой день на берег была спущена вторая вахта, и наша молодежь устроила экскурсию в горы пешком.

Сеньор Таварес доставил на судно горы овощей и фруктов.

На грузовых люках устроили закрома из досок и ссыпали туда морковь, картошку, репу, лук, свеклу. Ящики со свежими помидорами убрали в тень кладовой, ящики с зеленоватыми, не совсем дозревшими, но необыкновенно ароматными лимонами разложили на солнце на крыше рубки. Бананы и ананасы развесили под гиком и на вантах на юге. Вахтенному штурманскому ученику поручено было вести им строгий учет и не подпускать лакомок.



Бананы, ананасы и кот Блэки.

Бананы, ананасы и кот Блэки.

Водяная баржа, стоящая у борта, перекачивала в наши цистерны холодную и чистую воду мадерских родников. Все шло хорошо до самого вечера.

Вечером приехал на своем катере начальник порта. Он был немедленно приглашен в кают-компанию. По грустному выражению его лица мы сразу поняли, что случилось что-то неладное.

— Сеньоры комарадас (господа товарищи), — сказал он, разводя руками,— губернатор получил ответ из Лиссабона. Вас запрещено спускать на берег…

— Но возвольте, сеньор команданто, разве были на нас какие-нибудь жалобы? Разве наши люди вели себя нелойяльно?{13}

— Жалоб не было никаких, и губернатор говорит, что ваш экипаж ведет себя на берегу так, как не ведет себя экипаж ни с одного другого судна, но… таково предписание Лиссабона.

— Но подумайте сами, сеньор команданто, за что же мы накажем целую треть нашего экипажа? Первая и вторая вахта побывали на берегу, а третья?.. Чем она виновата? Вы сами моряк, войдите же в наше положение, придумайте какой-нибудь способ!

Начальник порта задумался.

Наконец, ему пришла в голову блестящая мысль.

— У ваших людей есть штатское платье?

— Не у всех, но у большинства есть.

— Пусть ваша третья вахта съезжает завтра на берег, не вместе, а по два-три человека и по возможности в штатском платье. Тех, у кого нет штатского платья, вы пошлете в контору сеньора Таварес под предлогом закупки и доставки на судно последней провизии. Оттуда они могут разойтись и погулять по городу, но только опять же не гурьбой. Я предупрежу полицмейстера, чтобы он на обращал внимания.

Мы поблагодарили начальника порта и не пожалели «боцманских» выражений по адресу республиканского Лиссабона.

На третий день все было исполнено по условию, и третья вахта, хотя не так весело, как предыдущие, съехала на берег.

Однако, начиная с трех часов пополудни, к нашим ребятам начали подходить на улицах полицейские и вежливо предлагать возвратиться немедленно на судно. Штатское платье не спасало. Если ребята притворялись, что не понимали языка, и продолжали прогулку, то полицейские ходили за ними по пятам и время от времени тянули за рукав. В результате часам к пяти пополудни все вернулись на судно, за исключением трех или четырех человек, застрявших где-то в горах и вернувшихся уже в темноте.

С заходом солнца нас окружила целая флотилия полицейских

шлюпок.

От захода солнца до полуночи на Фунчальском рейде обычно стоит мертвый штиль, и только часов с двух ночи начинает тянуть с гор легкий ветерок.

К этому времени мы и приурочили съемку с якоря.

В два часа тридцать минут 8 октября раздалась команда:

— Пошел все наверх с якоря сниматься! Долго подымали якорь, втягивая звено за звеном семьдесят сажен тяжелой якорной цепи[4]. Затем вступили под паруса и, подгоняемые легким бризом, уже в свете приближающегося утра двинулись в далекий, неведомый для большинства нашего экипажа путь, к берегам Южной Америки.

От Фунчала до Монтевидео

Помню, когда я учился еще в гимназии, учитель словесности, объясняя, как по-разному воспринимается одно и то же литературное произведение, сказал: «Да что произведение, возьмем просто какое-нибудь понятие, например слово «лощадь»; подумайте над этим словом и представьте себе, как рисуется в вашем воображении лошадь». Понятие «лошадь» вызвало у всех совершенно различные представления: один представил себе гордого белого коня, скачущего по полю, другой — четырех бронзовых воней на Аничковом мосту, третий — крестьянскую лошадь, запряженную в соху, а четвертый сказал: «Думаю, думаю и вижу только большие буквы: Л-О-Ш-А-Д-Ь».

Как жа представляют себе люди океан? Я думаю, что большинство, кроме тех, у кого слово это вызывает в воображении только буквы О-К-Е-А-Н, представляет его себе или беспредельным, или, во всяком случае, громадным и полным простора. Так вот об океанском просторе я и хочу сказать несколько слов.

Острова Зеленого мыса, мимо которых пролегал путь «Товарища», лежат под 25° западной долготы, а крайняя восточная оконечность Южной Америки, мыс св. Рока, лежит под 35° западной долготы. Таким образом, расстояние по долготе между этими двумя пунктами равняется всего десяти градусам, или, с учетом на разность широт, приблизительно 550 милям. Разность широт этих двух пунктов равняется двадцати двум градусам, или 1320 милям (морская миля — приблизительно 1,8 километра).

В этом продолговатом и не таком уж огромном четырехугольнике на парусное судно действуют самые разнообразные силы. В северной части дует обычно северо-восточный пассат, постепенно слабеющий по приближении к 10° северной широты. Затем его пересекает с востока на запад роковая для парусных кораблей штилевая полоса. В южной части дует юго-восточный пассат. Кроме этих преобладающих ветров, между 20° и 10° северной широты в восточной стороне можно встретить свежий западный ветер, известный под именем африканского муссона.

Север и юг четырехугольника пересекаются с востока на запад сильными пассатными течениями, направляющимися от берегов Африки к группе Антильских островов, а ближе к берегам Африки, между северным и южным пассатным течением, вклинивается Гвинейское противотечение, идущее с запада на

восток. Таким образом, парусный корабль, идущий из Европы в Южную Америку, вскоре после островов Зеленого мыса начинает терять попутный северо-восточный пассат, и если не воспользуется африканским муссоном и Гвинейским противотечением, то по вступлении в штилевую полосу будет неминуемо отнесен течениями к западу, и когда, наконец, встретит юго-восточный пассат, то он будет дуть ему почти в лоб.

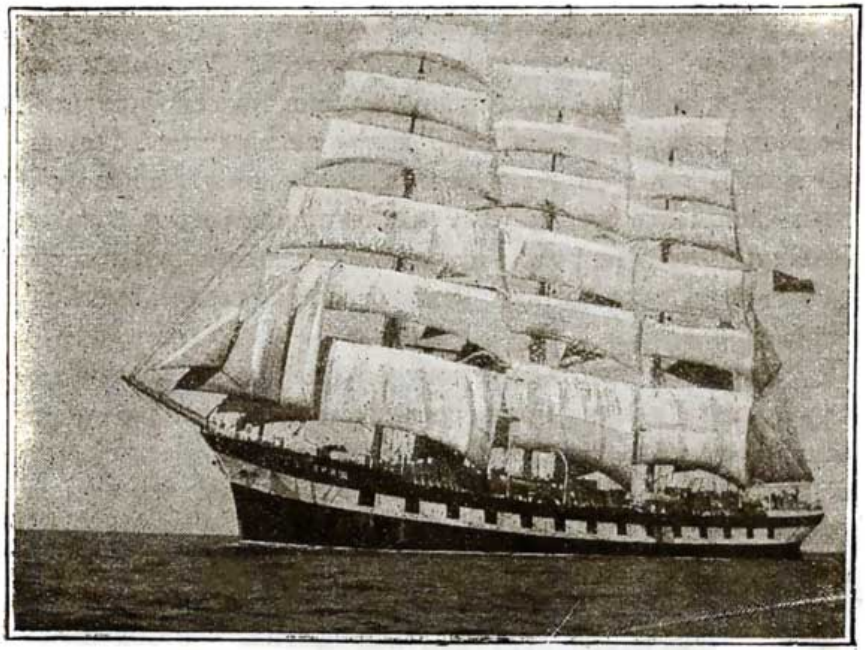
Чтобы благополучно миновать мыс св. Рока и вступить в южную часть Атлантического океана, парусный корабль должен, миновав острова Зеленого мыса, сделать значительный зигзаг к востоку, в сторону Африки, и затем уже постепенно спускаться к югу, стараясь пересечь экватор между 25-м и 27-м меридианами.

Чтобы уменьшить крутизну этого зигзага и воспользоваться африканским муссоном и Гвинейским противотечением, некоторые корабли держат курс между островами Зеленого мыса и африканским берегом. Однако, этот способ многими лоциями не рекомендуется, так как ближе к берегам Африки муссон прерывается иногда жесточайшими восточными штормами и так называемыми белыми шквалами. Кроме того, берега Африки представляют для корабля целый ряд опасностей.

Предпассатные северные ветры, которые мы имели до Мадеры, должны были, на основании всех лоций и инструкций, скоро превратиться в ровный, постоянный и довольно свежий пассат. Однако, день шел за днем, а ветер не свежел.

«Что же это, пассат или не пассат?» ломали мы голову. Да, это был несомненно пассат, но такай слабый, которого, как говорится, старожилы не запомнят. Причиной этому, по всей вероятности, были те ужасные ураганы, которые с месяц тому назад пронеслись у берегов Мексики. Они, видимо, нарушили какое-то равновесие в атмосфере, вследствие чего северо-восточный пассат ослабел.

«Товарищ» двигался к югу со скоростью трех-четырех узлов. Тропик Рака пересекли 15 октября, а до десятого градуса северной широты тащились еще шестнадцать дней и пересекли его в полночь с 31 октября на 1 ноября.



„Товарищ“ под парусами. Площадь всех парусов „Товарища“ равняется 2665 квадратным метрам. Если их расстелить на лугу, то они покроют больше четверти гектара.

«Товарищ» под парусами. Площадь всех парусов «Товарища» равняется 2665 квадратным метрам. Если их расстелить на лугу, то они покроют больше четверти гектара.

Тропическая жара давала себя чувствовать. Черные борта корабля накаливались так, что к ним нельзя было притронуться рукой. По верхней палубе нельзя было ходить босиком. В каютах стояла невыносимая духота.

Многие ребята ходили голыми, обвязав только вокруг талии полотенце.

Было трудно заставить их не только одеться, ню даже носить специально приобретенные на Мадере широкополые соломенные шляпы. Напрасно доктор и я пытались доказывать, что кожа белого человека не приспособлена к такому солнцу. Наш врач читал целые лекции о солнечных ударах и ожогах ножи, но все было безрезультатно. Только на юте, куда я категорически запретил являться нагишом, рулевые и вахтенные штурманские ученики были в рубашках и в трусиках. Территория нашей палубы разграничилась: ют получил прозвище Европы, а вся

остальная часть корабля — Полинезии.

Однако, некоторые белые полинезийцы получили такие сильные ожоги, что кожа на обожженных местах сделалась темно-малинового цвета и вздулась большими белыми пузырями. Малейшее прикосновение к обожженным местам вызывало нестерпимую боль. Воспользовавшись этим обстоятельством, я отдал приказ, в котором объявил, что товарищи, получившие солнечные ожоги по собственной вине, не будут мною освобождаться от службы. Если же ожоги будут настолько тяжелы, что пострадавшие физически не будут в состоянии нести вахту и участвовать в судовых работах, то время, потребное на леченые, не будет засчитываться им в стаж.

Этот приказ помог больше, чем лекции доктора, и полинезийцы начали постепенно превращаться в европейцев.

Спасаясь от духоты и отыскивая себе укромное местечко для ночлега, ребята укладывались спать в самых необычных местах. Эти места назывались «отелями». Лучшими из них считались те, которые были далеки от всех корабельных снастей и где в случае ночной уборки или постановки парусов никто не потревожил бы безмятежного сна подвахтенных. В поисках таких местечек двое ребят ухитрились устроить отель даже в открытом для чистки паровом котле.

Положение дневальных и вахтенных, на обязанности которых лежало будить очередную вахту, стало трагическим, и к восьми склянкам три-четыре человека из подвахтенных сплошь да рядом оказывались в «нетчиках». Приходилось обшаривать все судно с фонарями для того, чтобы их разыскать. Пришлось издать другой «зверский» приказ и не отпускать окончивших вахту вниз до тех пор, пока вся смена не будет налицо.

Тихое и спокойное было плавание от Мадеры до штилевой полосы. Парусов почти не приходилось трогать, и мы успели закончить недоделанные судовые работы, несмотря на сильно уменьшенный из-за жары рабочий день. Работали только от восьми до одиннадцати утра и от трех до шести пополудни.

Небогатый запас наших развлечений постепенно иссякал. Спортивным состязаниям мешала жара, вечера самодеятельности не клеились. Держался еще кое-как шахматный кружок. Радиоконцерты прерывались электрическими разрядами.

Эти разряды становились все чаще и чаще и были ясным предвозвестником того, что корабль приближается к штилевой полосе, славящейся не только штилями, но и страшными грозами с жестокими, неожиданно налетающими шквалами.

На шестом градусе широты мы окончательно потеряли северо-восточный пассат и вступили в полосу случайных и

переменных ветров. Небо потеряло свою прозрачность, горизонт стал мглистым, насыщенный парами воздух напоминал предбанник. Необыкновенно красивы были солнечные закаты. У нас на севере вечерняя окраска неба постепенно переходит из голубой в зеленоватую, затем золотисто-желтую, малиново-красную, и, наконец, небо меркнет в лиловых тонах. Здесь небо горело и сверкало всеми красками. И эти краски отражались на облаках, скоплявшихся перед заходом солнца на востоке. Трудно было сказать даже, что было ярче — восток или запад. Краски быстро сменялись, и в этой фантастической смене цветов нельзя было усмотреть никакой гаммы, никакой системы переходов.

Первый тропический шквал мы встретили вскоре после захода солнца 4 ноября.

Часов с пяти вечера в горячей, сырой духоте было трудно дышать. Океан дремал в тяжелой истоме. Ярко-синяя, цвета саксонского фарфора вода чуть колебалась всей своей массой. Тишина штиля медленно наполнялась какой-то напряженной тревогой. Над горизонтом начала подниматься странная туча. Ее набухшее буро-лиловое тело было окаймлено ровной, точно ножницами вырезанной желтоватой кромкой. Она грозно ползла вверх. А потускневшее бледно-зеленое солнце спускалось вниз, ей навстречу.

И вот они сошлись.

Края тучи, пронизанные на несколько секунд зеленоватым золотом, сразу сделались серыми, а сама туча почернела и начала быстро втягивать солнце…

Солнце бросило в небо длинный прямой сноп зеленых лучей.

Но туча мгновенно выбросила страшные узловатые щупальцы{14}, сломала, скомкала зеленый лучистый сноп и стремительно поползла выше.

Ярко-синий фарфор океана начал сразу тускнеть. Горизонт слился с быстро потемневшим небом, и через несколько минут все утонуло в жутком, душном непроницаемом мраке, в таком мраке, который знают только пастухи американских прерий да моряки.

Ни звука кругом.

Ни одного огонька на палубе. Даже колпак главного компаса пришлось накрыть чехлом, чтобы свет от маленькой масляной лампочки не мешал следить за темным горизонтом.

Весь комсостав столпился на юте, и все глаза впились в непроницаемую тьму. Уши напряженно и чутко ловили каждый звук. Вдруг где-то далеко-далеко, справа, что-то тускло блеснуло, и сейчас же яркая голубая зарница полоснула по небу.

Послышался страшный шум, похожий на отдаленный рокот

водяной мельницы. Он приближался…

Слева, где тянулась воображаемая линия горизонта, запрыгали маленькие мутно-зеленые огоньки бегущих по морю «зайчиков».

Это шел шквал. Его надо было принять с кормы и под уменьшенными парусами.

— Командуйте, — сказал я стоявшему рядом старшему помощнику.

— Право на борт!.. Рассыльный, всех наверх паруса убавлять!

На палубе раздался торопливый топот босых ног.

Вдруг по всему кораблю пробежала легкая. дрожь, и он нервно запрыгал на маленьких острых волнах.

Ветра еще не было, но он быстро приближался, и нельзя было предвидеть, с какой яростью он набросится на корабль. В полной тьме одно за другим отдавались громкие слова команды.

Корабль жил. Скрипели невидимые блоки, хрипло шелестели мягкие манильские снасти, шуршали спускаемые и подтягиваемые на снастях паруса. Доносились слава отдельных добавочных команд младших помощников.

— Повахтенно к своим мачтам! Пошел наверх паруса крепить…

Не успели замолкнуть последние слова, как резкий звенящий звук налетевшего ветра прорезал густую тьму и сразу превратился в неистовый рев.

Бешено захлопали о мачты паруса, затем надулись, и судно накренилось под жестоким напором ветра. Но руль уже был положен на борт, и оно медленно начало уваливаться вправо, тяжело выпрямляясь и принимая шквал с кормы.

Нестерпимый свет громадного пучка молний разорвал тьму и осветил на мгновение надувшиеся нижние паруса, паутину снастей и фигуры людей, ползущих вверх по гудящим от ветра проволочным вантам.

В тот же момент точно громадный тяжелый снаряд разорвался над нашими головами и своим взрывом заглушил и слова команды, и вой ветра, и клокот кипевшего моря.

С неба хлынули потоки воды.

Палуба, крыши рубок, люков, колпаки, вентиляторы зашумели непрерывной барабанной дробью.

Не успел замолкнуть первый раскат грома, как вторая молния прорезала небо, за ней другая, третья, четвертая…

Небо озарялось непрерывными вспышками. И гром, не поспевая за молнией, сливался в один бесконечный грохот.

Качаясь на высоких реях, люди боролись с вырывавшимися из рук складками тяжелых, сразу намокших парусов и старались их

закрепить.

Я не отходил от руля.

Помощники хлопотали на палубе, каждый у снастей своей мачты.

В громе моря и неба, освещенный зеленым фосфором вспененной воды и непрерывными вспышками синих молний, весь в сверкающей пене, несся «Товарищ» на юго-запад.

Медленно тянулось время…

Вдруг сразу, как обрезанный ножницами, оборвался-ливень. Вспышки молний стали все реже и реже… Вяло пробурчал и смолк гром… Хлопнув о мачты, повисли паруса… Корабль замедлил ход… Море потемнело, небо начало быстро светлеть…

Одна за другой начали редеть и раздвигаться тучи, выплыла яркая, ласковая луна, звезды покойным светом облили и корабль, и мокрых, усталых людей, медленно спускавшихся с вант, и кормовую палубу с застывшими у штурвала рулевыми в блестящих, точно покрытых желтым лаком дождевиках, с которых тяжело падали застрявшие в складках капли дождя.

Шквал прошел.

Команда „Товарища“.

Команда «Товарища».

Я созвал всю команду и поблагодарил за дружную и хорошую работу.

Все были веселы.

— Ну, ребята, а подвахтенных я все-таки не отпущу. Покурите, отдохните и опять паруса прибавлять, а то после шквала маленький ветерок задул с севера, нам терять его нельзя.

— В другой раз он, чорт, не поймает меня врасплох, — сказал старший помощник, Эрнест Иванович.— Сколько пресной воды даром пропало! Я уже очистил одну освободившуюся цистерну. Надо будет из ютовых шпигатов (водосточных труб) провести рукава в трюм, в цистерну…

Но в течение следующих дней прошло столько шквалов и дождей, что большая цистерна с водой, выпитая нашим экипажем после Мадеры, стала почти полна. Не хватало только трех тонн. И так как в последующие дни шквалы прошли сухие, то Эрнест Иванович не переставал твердить:

— Эх, три тонны, три тонны мне еще!

Желание старшего помощника исполнилось. После небольшого перерыва прошло такое количество тропического дождя, что мы наполнили не только цистерну, шлюпки, пустые бочки из-под солонины, но прямо не знали, куда деваться от лившейся на нас воды. С тех пор шквалы с дождем получили прозвище — «тритоны Эрнеста Ивановича». Один из «тритонов» испортил нам и праздник 7 ноября.

С утра все было хорошо. Был выпущен специальный номер художественно-иллюстрированной стенной газеты, который начинался стихами:

На парусном судне, среди океана,
Вдали от людей и земли,
За днями шли дни, как страницы романа,
Который мне в детстве прочли…
И белые ночи, и пурпур заката,
И солнечный блеск, и туман,
И грозные бури, и ласку пассата,—
Нам все показал океан.
Мы видели блеск чужеземной культуры,
Но он не слепил нам очей.
Мешали голодных рабочих фигуры,
Зажатых в тисках богачей.
И стало дороже нам красное знамя
И красная наша звезда,
Что гордо сверкает на мачте, как пламя,
Вещая победу труда.
И в радостный день Октября-Великана
Мы, флаги поднявши с утра,
Средь яркой лазури в простор океана

Кричим громовое «ура»!

В восемь часов вместо обычно подымаемого в море маленького кормового флага был поднят самый большой и самый новый наш флаг, сшитый в Англии. Такие же «стеньговые» флаги были подняты на верхушках всех мачт.

В одиннадцать часов, перед обедом, был назначен парад. Весь экипаж оделся в белую форму и выстроился во-фронт. Я обошел фронт, принял рапорты, поздравил экипаж с девятой годовщиной великого Октября. Затем на палубу, за отсутствием на «Товарище» чеканных серебряных жбанов, вынесли два чистых эмальированных ведра с крюшоном и несколько чайных чашек. Крюшон был сделан из мадеры, порядочно разбавленной кипяченой водой, но подкрепленной ромом, из консервированных фруктов, варенья и специально сохраненных для этого дня фунчальских ананасов. Вышло очень недурно, но, к сожалению, крюшон, как и все напитки на «Товарище», был теплый, и это сильно понижало его прелесть.

Я первым черпнул чашкой из ведра и предложил тост за процветание первой в мире республики рабочих и крестьян, за ее вождей, за Третий интернационал, за коммунистическую партию и за нашу смену — подрастающую и крепнущую революционную молодежь. Второй тост был за товарищей на «Товарище» и за наше счастливое плавание.

Оба тоста были покрыты дружным «ура».

Один из помощников, вооружившись суповой ложкой и вилкой, привязанной к палочке, немного напоминавшей острогу, стал к ведрам за раздатчика, и ребята по очереди потянулись с чашками. Другой ставил крестики против фамилий ребят, получивших свою порцию, но в конце концов сбился со счета, и более ловкие получили по лишней чашке.

После обеда назначен был митинг, а в четыре часа вечер самодеятельности, который был неожиданно прерван шквалом. Пришлось убирать гроты и брамселя.

Шквал пронесся необычайно быстро, и в семь часов вечера «Товарищ» под всеми парусами снова мирно покачивался на океане.

Вместо сорванной программы вечера пришлось ограничиться фейерверком. Сожгли несколько фальшфееров и пустили полдюжины сигнальных ракет, благо вблизи не было ни одного судна и никто не мог принять наши ракеты за сигнал бедствия.

В открытом океане, за десять тысяч километров от родины, мы смогли еще поздравить далеких друзей и родных с радостным

праздником Октября и послать привет вождям революции. Какое великое изобретение радиотелеграф!

Когда «Товарищ» вступил в штилевую полосу, я отправил циркулярное радио на английском языке всем судам, находившимся между десятым градусом южной широты и экватором:

> *«Командир советского учебного парусною корабля, Товарищ», позывные RJU, просит пароходы, приближающиеся к экватору, сообщить, когда, кто, в какой долготе, широте потерял юго-восточный пассат и вступил в штилевую полосу».*

Я был засыпан ответами с невидимых пароходов. Эти ответы помогли нанести на карту довольно точную линию южной границы штилевой полосы. Большинство ответов было чрезвычайно любезно. Некоторые капитаны осведомлялись, все ли у нас благополучно и не терпим ли мы какой-нибудь нужды. Один — по всей вероятности очень молодой — англичанин протелеграфировал нам целую инструкцию о пересечении парусными судами экватора в октябре и ноябре. Эту инструкцию он целиком списал из руководства Финдлея, и мы не могли отказать себе в удовольствии послать ему ответную радиотелеграмму:

> «Благодарим, руководство Финдлея имеется на судне».

Однажды мы приняли радио следующего содержания:

> *«Всем судам, имеющим врача. Английский грузовой пароход Оркла, позывные PMO, долгота 32°75', западная, широта 6°20'', северная, просит сообщить, какие рекомендуется принята меры и можно ли обойтись судовыми средствами при открывшейся тяжелой грыже. Аптека имеется. Капитан Гриффит».*

Мы, конечно, сообщили ему немедленно все, что мог посоветовать по этому поводу наш доктор.

А сколько человеческих жизней было спасено в море благодаря радиотелеграфу!

Теперь уже не довольствуются установкой радиостанций на самом корабле. Даже спасательные шлюпки снабжаются маленькими станциями со складывающимися, как телескоп, пустыми внутри мачтами. И если в момент гибели корабля

случайно никто не откликнется на его призывы SOS — «спасите наши души» — и его экипаж вынужден будет спасаться на шлюпках, то он может продолжать свой призыв о помощи до тех пор, пока его не услышит какое-нибудь судно. Теперь чрезвычайно редки случаи, когда люди с погибшего корабля носятся по морю на шлюпках или плотах неделями и в конце концов, никем не замеченные, гибнут от голода и жажды.

Как мы ни старались пользоваться всяким изменением ветра, чтобы уклониться к востоку, течение неумолимо относило нас к западу, и «Товарищу» удалось пересечь экватор только под 32°18″ западной долготы. Это было 16 ноября в шесть часов сорок пять минут утра. Расстояние в полторы тысячи миль от тропика Рака до экватора мы прошли в тридцать один день! Штили, легкие восточные ветры, шквалы и опять штили, штили без конца!

Впрочем, затяжка в плавании помогла нашим ученикам напрактиковаться под руководством преподавателей Калайда и Кросса в производстве астрономических наблюдений. Наблюдения, особенно звездные, были страстью Кросса.

Помимо регулярных ежедневных занятий с учениками, он, по собственной инициативе, раза три в ночь обязательно определялся по звездам и вызывал на соревнование любившего поспать Черепенникова и вахтенных практикантов-любителей.

Наблюдал он обычно Юпитер, и когда тот прятался за облака, «уходил в свою небесную каюту», Владимир Александрович смешно грозил ему своим старческим пальцем.

Этот месяц болтания в теплой тропической воде, поблизости кишащего водорослями Саргассова моря, сыграл с «Товарищем» скверную штуку: подводная часть корабля обросла ракушками и густой шелковистой ярко-зеленой травой длиною в полметра. Перегруженный и без того трудно двигавшийся корабль теперь окончательно потерял свои мореходные качества. И нужен был хороший попутный ветер, чтобы заставить «Товарища» двигаться вперед с подобающей ему быстротой. Между тем, подходя к экватору, мы встретили предпассатный южный ветер, и скоро сделалось очевидным, что при этих условиях нам не обогнуть мыса св. Рока.

Однако, мы упорно держались бейдевинд левого галса и продвигались к берегам Южной Америки, надеясь, что ветер отойдет к востоку и мы все-таки благополучно проскочим этот мыс. Но ветер не отошел, и, не дойдя полсотни миль до северного берега Южной Америки, мы сделали поворот и пошли почти назад, упорно стараясь выбраться как можно далее на восток.

Пройдя полтораста миль, мы повернули снова. Утром 19 ноября с марса, где бессменно сидели сигнальщики, увидели

слева по носу поднимающуюся над водой верхушку одинокой пальмы. Это был риф Рокас.

Рокас, очень опасный коралловый риф, едва поднимающийся над водой, лежит в ста тридцати милях к востоку от мыса св. Рока, как раз на пути кораблей, огибающих этот мыс. Сильные течения при легких ветрах ставят парусные корабли в этих местах почти в беспомощное положение. Многие из них окончили свое существование на коралловых зубьях этого рифа. Только сравнительно недавно на нем удалось поставить железный маяк. Никто на маяке не живет, и автоматическая горелка его заряжается раз в год. Бразильское правительство рядом с маяком выстроило крепкий каменный дом, в котором могут укрыться потерпевшие крушение моряки.

По мере приближения к рифу вслед за пальмой стали подниматься над водой высокий шест со значком в виде, красной звезды, узкий, похожий на иглу маяк, вторая: пальма поменьше и, наконец, самый дом.

Ветерок посвежел, «Товарищ» прибавил ходу и скоро миновал риф, а к вечеру мог считать себя уже избегнувшим опасности быть прижатым к мысу св. Рока.

24 ноября при посвежевшем юго-восточном пассате мы прошли параллель Пернамбуко и, снова выйдя на простор, пошли вдоль восточного берега Южной Америки, держась от него в расстоянии ста — полутораста миль.

Кончилась борьба с течениями, штилями и неожиданными шквалами.

На другой или на третий день после прохода Пернамбуко в четыре часа пополудни, во время вечернего чая, вахтенный помощник крикнул через светлый люк в кают-компанию:

— Товарищи, акула около корабля!

Мы все выскочили наверх.

За кормой судна, то приближаясь, то несколько отдаляясь, резал воду черно-синий треугольник — спинной плавник акулы. Немедленно сооружена была удочка. Акулья удочка делается из проволочного троса приблизительно в мизинец толщины, с цепью на конце. К цепи прикрепляется большой стальной крюк, на который насаживается кусок солонины килограмма в два. Трос через блок, прикрепленный для этой цели к концу выдающегося за борт гика, проводится на шпиль, а другой его конец с крюком опускается в воду. Затем приготовляют, тоже из проволочного троса, две петли, которые нужно ухитриться накинуть — одну под грудные плавники, другую — на хвост акулы, когда она будет поймана, иначе с ней не справиться на палубе.

Как только приманка была опущена в воду, черно-синий

треугольник стал приближаться, и скоро в прозрачной воде можно было со всеми подробностями разглядеть большую синюю рыбу с белым брюхом, с острой вытянутой вперед мордой, с открытыми вместо жабер щелями позади головы. Это была так называемая голубая акула, метра в два длиною. У ее головы вертелись две желтоватых рыбки — лоцмана. Два или три раза она подплывала к самой приманке и обнюхивала ее. На юте корабля стояли ученики и матросы, приготовившиеся к необыкновенной рыбной ловле. Наконец, акула приблизилась к раздражавшей ее обоняние солонине, перевернулась на спину и схватила приманку.

— Тащи!

И акула повисла под гиком, размахивая своим сильным упругим хвостом. Несколько минут она бешено извивалась, свертывалась, иногда в кольцо. Стоило большого труда удержать ребят от желания схватить ее за хвост руками и втащить на палубу. Но я знал, что такое акула, и ждал, когда она устанет биться и успокоится на несколько секунд. Вот этот момент наступил. Быстро накинули на нее петли, втащили на ют и растянули между двумя парами кнехт. Стальной крюк с солониной ушел глубоко в широко открытую пасть, усеянную четырьмя: рядами мелких; но очень острых, загнутых назад зубов. Не успели акулу растянуть на палубе, как она снова начала биться. Но, привязанная за хвост и за голову, она уже не могла принести никакого вреда. Ей разрубили топором брюхо, а затем отрубили голову. И когда после: этого сняли петлю с хвоста и потащили туловище вниз на палубу, то оно все еще продолжало извиваться и трепетать.

Нашлись любители, которые непременно хотели попробовать акульего мяса. Вырезав из спины два громадных куска, они потащили их на камбуз, один — варить, другой — жарить. Однако, матрос из поморов, Кирюша Волокитин, превзошел всех гастрономов — он съел, даже не посолив, сырое сердце акулы. После этого подвига Кирюша получил прозвище «пожирателя акульих сердец».

Мясо акулы и в вареном и в жареном виде оказалось жестким, с неприятным запахом, но тем не менее было съедено. Кот Блэки тоже полакомился им. Впоследствии мы поймали еще двух акул и нескольких дорад.

Дорада, или, вернее, корифена, — замечательно красивая рыба. Некоторые дорады достигают полутора метров длины и сорока сантиметров ширины, но толщина корпуса не больше двадцати сантиметров. Спина у нее темно-зеленая с золотым отливом, брюхо светлое и постепенно переходит в блестящий

серебристый цвет. На жаберных крышках овальные золотистые пятна. Золотистая полоса украшает лоб между глазами, и целый ряд таких же полос проходит по бокам. Сплошной спинной плавник тянется почти вдоль всей рыбы и окрашен в синеватый цвет с бурыми полосками. Мясо корифеи безвкусно, а иногда бывает и ядовито. Морское поверье приписывает эту тому, что, корифены будто любят тереться о медную обшивку подводной части кораблей; это, конечно, чушь, однако то, что некоторые особи этих рыб ядовиты, остается фактом. Случаи отравления бывали нередко. Чтобы распознать, ядовита ли пойманная рыба, моряки кладут в котел, где варится рыба, серебряную ложку или монету, — если серебро почернеет, то рыбу есть не следует, а если нет, то она безвредна.

Я очень жалел, что на «Товарища» не было ни Брема, ни других книг или атласов по естественной истории. Популярные лекции о жизни рыб, моллюсков и птиц, которые попадались на нашем пути, были бы полезны и интересны, а в некоторых случаях могли бы даже оградить и предостеречь нас от неприятных случаев. Так, например, однажды в яркий солнечный день мы были окружены какими»то красивыми моллюсками, переливающимися всеми цветами радуги, со вздымающимися над водой плавниками. Эти плавники они подставляли ветру, как парус, и грациозно скользили по ярко-голубой поверхности океана. Одно такое животное мы зацепили ведром и подняли на палубу. Почти весь низ ведра был заполнен длинными нитями — щупальцами. Плавник имел вид воздушной камеры, то надувавшейся воздухом, то опадавшей. Полюбовавшись моллюском и сняв с него несколько фотографий, мы выплеснули его обратно за борт, и оказалось впоследствии, что хорошо сделали. Он был так красив, что надолго остался у меня в памяти. Вернувшись после плавания на «Товарище» в Ленинград, я отыскал его цветной рисунок у Брема и вот что прочел о нем:

«Так называемые португальские галеры — физалии, принадлежащие к отряду сифонофор, представляют один из красивейших и наиболее замечательных, но и наиболее опасных родов кишечно-полостных.

Даже грубые матросы не могут удержаться от восхищения перед этим великолепным созданием, пузырь которого может достигать величины детской головы, а арканчики погружаются в воду. Однако, восхищение матросов идет наряду с почтительным страхом. Во время кругосветного плавания судна «Принцесса Луиза» мимо корабля проплывала великолепная физалия. Молодой матрос спрыгнул в море, чтобы овладеть животным, подплыл к нему и схватил. Тогда животное окружило противника

своими длинными хватательными нитями. Молодой человек почувствовал острую боль. Он с отчаяньем закричал о помощи и насилу мог достигнуть судна вплавь. Здесь его подняли на борт. После этого он заболел так сильно лихорадкой и воспалением, что долгое время опасались за его жизнь…»

Прочтя этот «замечательный» русский перевод «замечательного» немецкого описания, я от души порадовался задним числом, что, несмотря на наличие значительного количества «отважных молодых людей» среди «грубых матросов» «Товарища», ни один из них не прыгнул за борт и не попал в объятия этого изумительно красивого моллюска.

Дни шли за днями. 8 декабря «Товарищ» пересек тропик Козерога в 37° 57″ западной долготы. Кончился зюйд-остовый пассат, и, подойдя к параллели мыса св. Екатерины, мы снова очутились в преподлом месте.

Побережье Южной Америки, от параллели мыса св. Екатерины и приблизительно до 30° южной широты, славится следующим свойством-: юго-западный и северо-восточный ветры постоянно сменяются один другим и разводят громадное неправильное волнение. Часто ветер, достигающий силы шторма, неожиданно падает в несколько минут. Заштилевшее судно начинает раскачиваться на высоких волнах и, не имея движения вперед, перестает слушаться руля. Такое положение продолжается иногда полчаса, иногда сутки и больше. А затем налетает совершенно неожиданно новый ветер или с той стороны, с которой дул раньше, или с противоположной. Барометр ничего не предсказывает, а так как небо часто бывает облачно и при этом одноцветно, то и по его виду трудно что-нибудь предсказать.

Эти неожиданные шквалы почему-то налетали почти всегда на вахте третьего помощника — Николая Васильевича Вешнякова. Сидишь бывало у себя в каюте или в кают-компании и перечитываешь в двадцатый раз лоции южного Атлантического океана — и вдруг сквозь открытый светлый люк услышишь возглас Николая Васильевича:

— Эге!..

И в ту же минуту раздается рев налетевшего шквала.

С криком «пошел все наверх» выскочишь на палубу, и начинается катавасия:

— Право на борт!.. Бом- и брам-фалы отдавай!.. Нижние брамсели на гитовы!.. На гротовые брасы на левую!.. Гафтопсель долой!.. Бизань на гитовы!..

И обросший травяной бородой, перегруженный, неуклюжий «Товарищ» начинает лениво разворачиваться кормой на ветер.

Примешь шквал с кормы и ждешь, когда установится ветер,

чтобы лечь на тот или другой курс.

А что делалось с «Товарищем» на большом волнении во время стихшего ветра! Перегруженный тяжелым лежавшим на дне камнем, он был необыкновенно остойчив[5], и при ровном штормовом ветре можно было скорей потерять мачты, чем накренить его больше десяти градусов. Но зато, когда ветер стихал или дул прямо в корму, «Товарищ» качался, как маятник, делая от двенадцати до пятнадцати размахов в минуту с креном по двадцать-двадцать пять градусов на сторону. И такая качка корабля, превращенного неправильной погрузкой в ваньку-встаньку, продолжалась иногда по три-четыре дня без передышки.

Принимая во внимание, что мачты «Товарища» имеют высоту над ватерлинией в 48 метров и вместе с реями и такелажем весят 147 000 килограммов, можно себе представить, как подобная качка отражалась на связях судна и самом рангоуте.

Наконец, перевалив через 30-й градус южной широты, «Товарищ» взял курс к устью Ла-Платы.

Мы приближались к цели нашего путешествия. Погода стала благоприятной и ровной; жизнь на корабле потекла спокойнее.

Однажды, часов около четырех пополудни, когда дул легкий попутный ветер и «Товарищ» медленно двигался к югу, с бака раздались три удара в колокол и голос вперед смотрящего:

— Прямо по носу дым!

Скоро из едва заметного облачка дыма стал вырисовываться силуэт большого двухтрубного пассажирского парохода.

Пароход взял несколько вправо, чтобы дать нам дорогу, и поднял итальянский флаг. Заработало радио. Пароход оказался быстроходным почтовиком итальянской национальной компании «Юлий Цезарь». Он шел из Буэнос-Айреса с обычными пассажирами первого класса и с тысячью итальянских рабочих, возвращавшихся на родину с сезонных работ в Аргентине.

Итальянец был уже так близко, что можно было разглядеть людей на всех его палубах.

Вдруг он взял влево.

Что это? Уж не хочет ли он нас пустить ко дну? Но, сблизившись с нами, он вновь отвернул и лег параллельным контркурсом. Вдруг у его передней трубы показалось облачко белого пара, и раздались три коротких приветственных свистка; кормовой флаг итальянца медленно приспустился, приветствуя наш большой красный флаг, который мы для этой встречи специально подняли под гафелем.

Мы ответили без малейшей задержки, и с палубы парохода раздались крики:

— Эввива Руссия! Эввива совнет! Бон виаджо, камарады

русси!..

«Юлий Цезарь»{15} так быстро пролетел мимо нас, что я не успел разобрать, кричали ли вместе с «третьеклассниками» и достопочтенные пассажиры первого класса, но шапками и платками махали все на всех палубах и на мостике.

В эту же ночь, часов около одиннадцати, раздался удар в колокол, и вперед смотрящий крикнул:

— Право по носу огонь!

В бинокль увидели два белых огня парохода. Он шел навстречу и несколько наперерез нам.

На основании международных правил о предупреждении столкновения на море, всякое судно с паровым или с другим механическим двигателем уступает дорогу парусному. Поэтому мы мало беспокоились о встречном пароходе, ожидая, когда он свернет с нашего пути. Но пароход не сворачивал.

Мы быстро сближались…

Поняв, что пароход не видит нашего зеленого отличительного огня, я зажег с правого борта зеленый фальшфеер.

Яркий зеленый свет залил весь борт корабля, нижние паруса и снасти.

В ту же минуту пароход отвернул влево и еще через несколько минут пролетел мимо нас в расстоянии не более двухсот метров.

Это был большой быстроходный пассажирский пароход, весь залитый огнями. Скорость его на-глаз была не меньше 18 узлов, и если бы он нас ударил с такого хода, то тяжело груженный камнем «Товарищ», не разделенный на отсеки водонепроницаемыми переборками, пошел бы ко дну, как топор.

Надо добавить, что если бы мы даже захотели уступить дорогу летевшему на нас пароходу, то не могли бы этого сделать, так как ветер совершенно упал и «Товарищ» почти не имел ходу и едва-едва слушался руля.

Такие случаи всегда возможны с парусными судами. Бортовые зеленый и красный огни парусных судов при самом внимательном наблюдении горизонта трудно увидеть на расстоянии более трех миль. Таким образом, если парусное судно стоит на месте, а пароход, имеющий скорость в двадцать миль в час, несется ему навстречу, то от момента, когда с парохода смогут разглядеть отличительный огонь парусника, до момента, когда оба судна сойдутся, пройдет всего шесть минут. Если же парусник имеет более или менее значительный ход, то это произойдет еще скорее.

Пароходы, в отличие от парусников, как я уже упоминал, в

добавление к зеленому огню справа и красному слева, носят на мачтах белые огни. Эти огни можно увидеть за пять-шесть миль. Но, видя их, парусник, как и было в данном случае с нами, часто бывает беспомощен и при всем желании не может сойти с пути парохода.

Учитывая все эти обстоятельства, я в первые же дни моего командования «Товарищем» устроил на обоих бортах юта небольшие водонепроницаемые ящики, в которых всегда хранились наготове фальшфееры соответствующего цвета.

Не помню, говорил ли я раньше о том, что такое фальшфеер. Это небольшая картонная трубка, сантиметра четыре в диаметре, набитая порошком бенгальского огня. С одной стороны трубки приделана деревянная ручка, а с другой устроено нечто вроде спичечной головки для зажигания. Фальшфеер в оптовой продаже стоит не больше четвертака, а вовремя зажженный, он может спасти десятки и сотни человеческих жизней…

Спускаясь южнее тридцатого градуса южной широты, мы часто встречали штормы, известные под именем памперос. Эти штормы зарождаются на восточных склонах Андов{16} и, пролетая через пампасы, от которых они и получили свое название, разражаются с особенной силой в устье реки Ла-Платы. Памперосы бывают местные и общие. Первые длятся недолго, и небо при них остается неизменно синим. Общие памперосы приходят со шквалами, с облачностью и дождем. Обыкновенно они продолжаются трое суток, но бывали случаи, когда памперосы свирепствовали по двадцать дней и дули с такой силой, что срывали с якорей стоявшие в реке суда и даже перевертывали малозагруженные корабли.

Сила ветра при памперосах не уступает силе вест-индских ураганов или тайфунов Китайского моря, и разница заключается только в том, что при ураганах направление ветра постоянно меняется, а при памперосах ветер имеет неизменное направление от юго-запада.

Наибольшее количество памперосов падает на зимние месяцы, но и летом они не редкие гости в этих местах.

На долю «Товарища» тоже выпал трехдневный памперос. Но судно отлично справилось с ним, приведя в крутой бейдевинд под нижними марселями и фоком. Впрочем, нет худа без добра. Обычно после пампероса наступают легкие и ровные восточные ветры, которые и помогли нам благополучно добраться до Монтевидео.

Было бы гораздо хуже, если бы вместо пампероса мы получили штормы из восточной половины компаса. Устье Ла-Платы, при ширине в 200 морских миль, очень мелко и

совершенно открыто с востока. Громадная волна, бегущая через всю ширь южной части Атлантического{17} океана, свободно вкатывается в широкое устье реки и превращается в придонный бурун. Входить в Ла-Плату при таких условиях, несмотря на попутное направление ветра, невозможно, а для того, чтобы отлавировать от берега, нужно бороться не только с силою ветра, но и с громадным волнением. Это удается далеко не каждому судну, даже паровому, и недаром северный берег устья Ла-Платы усеян обломками кораблей.

При входе в Ла-Плату нас постигла только одна неприятность — восточный ветер принес дождь и туман, который скрыл не только низкие берега реки, но и все маяки.

Пришлось итти по лоту, следуя так называемым «иловым колодцем».

Дно этой реки-моря покрыто песком и ракушками, среди которых течение реки промыло сравнительно узкую, но глубокую борозду с осевшим в нее серо-синим речным илом. До тех пор, пока лот судна встречает илистый грунт, можно считать, что оно на фарватере, но как только лот начинает доставать со дна моря песок или ракушку, это означает, что судно сошло с фарватера и приближается к мелям.

Ла-Плата хорошо исследована и описана. Глубины и грунты нанесены на карту, и по цвету и сорту песка и ракушек можно с большей или меньшей уверенностью судить о том, находится ли судно вправо или влево от илового колодца.

В ночь с 24 на 25 декабря «Товарищ» при очистившемся небе и попутном ветерке прошел городок Мальдонадо и к рассвету был в виду Монтевидео.

Здесь ветер совершенно стих, и нам пришлось отдать якорь. Но буксирный пароход, посланный нашими агентами, братьями Додерос, уже шел нам навстречу.

Наш новый радиотелеграф сослужил нам еще раз хорошую службу: с момента приближения «Товарища» к устью Ла-Платы мы находились в непрерывных сношениях с нашими агентами, и теперь, увидев направляющийся к нам сначала дымок, а затеем и силуэт буксирного парохода, мы знали, что этот пароход введет нас в порт, что он везет нам запас свежей провизии и большой чемодан так долго жданных писем.

Если мы быстро справились с уборкой парусов у острова Уайт, то теперь, я думаю, мы побили рекорд. Паруса были убраны и закреплены в четверть часа.

Монтевидео, столица Уругвая, — большой и красивый город. Свое название («монт» — гора, «видео» — вид) он мог получить только потому, что все остальные берега почти совершенно

плоски. С моря трудно даже представить себе, что это громадный город с населением около миллиона человек.

Как только были убраны и закреплены паруса и подошедший пароходик взял нас на буксир, раздалась команда:

— Команде переодеться!

Буксир повел нас в гавань, между двумя длинными рядами баканов. Ровно в час дня «Товарищ» стал на два якоря у поперечного мола, разделяющего гавань на две половины, в ста саженях от центральной городской гавани.

В Монтевидео

Старший помощник еще возился с якорными канатами, когда к борту «Товарища» подошел моторный катер с властями.

Я встретил их у трапа.

Первым поднялся невысокий, полный, гладко выбритый человек в белой морской форме и отрекомендовался командиром порта. Его сопровождал молодой высокий человек в такой же форме — его адъютант.

Командир порта, несмотря на имя Энреки и типичное лицо южанина, носил фамилию Тейлор и прекрасно говорил по-английски. Он поздравил нас с благополучным прибытием и сказал, что имеет особое удовольствие приветствовать в вверенном ему порту первое судно под советским флагом, посетившее Монтевидео после официального признания Уругваем правительства Союза советских республик. Я ответил ему, что в свою очередь считаю за высокую честь быть командиром первого советского корабля, посетившего Уругвай.

За командиром порта на палубу «Товарища» поднялись чиновники таможни и карантинно-санитарного надзора.

Я пригласил всех в свою каюту.

Все необходимые формальности были проделаны чрезвычайно скоро.

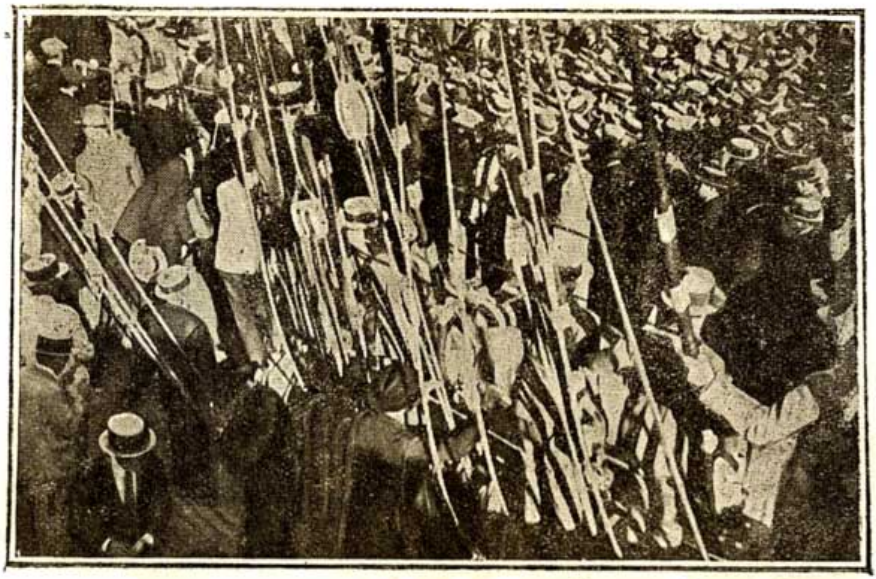
Гостям предложили мадеры и английских бисквитов.

По проверке судовых документов был бегло осмотрен выстроенный на палубе во фронт экипаж, и нам было разрешено сообщение с берегом.

К атому времени «Товарищ» был уже окружен тесным кольцом шлюпок и катеров, и вокруг него стоял тысячеголосый шум.

Карантинный флаг, поднятый на фок-мачте, только дрогнул и не успел еще тронуться книзу, как шлюпки и катера, толкаясь и наваливаясь друг на друга, ринулись к нашему трапу.

Через несколько минут палуба «Товарища» была запружена гостями. Первыми ворвались репортеры и корреспонденты. Многие из них приехали специально из Буэнос-Айреса и других городов.



Посетители прорвались на „Товарищ".

Посетители прорвались на «Товарищ»

Я не знаю, кто из экипажа «Товарища» в этот день не давал интервью и кто не был снят по крайней мере в десяти видах.

Среди посетителей, нашлось немало говоривших по-русски. Это были русские евреи, эмигрировавшие в Южную Америку после погромов, пронесшихся над югом России в столыпинские времена.

Все они были глубоко растроганы, попав на советский корабль.

— До войны в Монтевидео нередко заходили русские военные суда, но мы никогда их не встречали, — рассказывал мне один эмигрант. — Однажды, — продолжал он, — в мой магазин — у меня гастрономический магазин на площади Индепендеиция — зашли русские офицеры… Я давно не слыхал настоящего русского языка и так давно не видел настоящих русских людей, что меня к ним невольно потянуло, и я заговорил с ними по-русски. Так знаете, что они сказали? Один офицер посмотрел на другого и сказал: «Смотри, пожалуйста, и здесь-таки жиды засели…» А потом сказал мне: «А что, испанцы вам здесь еще пух из перин не выпускали?» Больше уже мне не захотелось с ними разговаривать… А у вас, посмотрите, с нами разговаривают, нас везде пускают, все показывают, называют товарищами, и даже вы,

капитан, так любезны со мной!

Контора братьев Додерос была закрыта по случаю первого дня рождества, но управляющий приехал на судно. От него я узнал, что в Монтевидео не найдется буксирного парохода достаточной силы, чтобы поднять «Товарищ» вверх по реке Паране, и что необходимо снестись по телеграфу с фирмой Мианович в Буэнос-Айресе, которая монополизировала все буксирное дело на реках Ла-Плате, Паране и Уругвае. Кроме того нужно было добиться, чтобы в Розарио, принадлежащем Аргентине, не признавшей еще тогда СССР, экипажу «Товарища» было разрешено сообщение с берегом. Вставал также вопрос, окружать ли часть груза «Товарища» здесь на баржу и тащить ее за собой или ждать прибыли воды, так как сейчас на баре Мартин Гарсия всего двадцать два фута воды, то есть на полфута меньше углубления «Товарища».

Все эти вопросы надо было как следует обсудить, и мы отложили их до десяти часов утра следующего дня.

Только часам к пяти вечера я смог освободиться и съехать на берег прямо в гостиницу.

После обеда я вышел на улицу. Был день рождества. Магазины были закрыты, но громадные зеркальные витрины ярко освещались электричеством. Приглядевшись к выставленным товарам, я без труда убедился в их происхождении. Все, начиная с безделушек и кончая обувью, кухонной и столовой посудой, было привозное.

Поражало обилие ваз, вееров, статуэток, альбомов, фигурных хрустальных и фарфоровых украшений, брошек, ожерелий, флаконов с духами и прочей роскоши.

Улица была запружена автомобилями и пешеходами. Большинство пожилых людей было одето с ног до головы в черное, следуя старой испанской моде.

Я вышел на большую четырехугольную площадь. Независимости, окаймленную невысокими домами с арками, напоминавшими наши гостиные дворы. Посреди площади был разбит сквер, в центре которого возвышался громадный памятник освободителю Уругвая ат испанского владычества — генералиссимусу Артигос. За памятником вздымалось высокое здание, более чем в двадцать этажей, первый небоскреб не только в Монтевидео, но, кажется, во всей Южной Америке.

Вокруг памятника Артигосу по случаю рождества был устроен народный базар, очень похожий на наши прежние «вербы»: те же палатки со сластями, дешевые самодельные игрушки, воздушные шары и много цветов — роз, лилий и тюльпанов. Аромат их чувствовался по всей площади. Я подошел к одной из фруктовых

палаток, чтобы купить крупного местного винограда. Палатка была осаждена преимущественно детворой, и я стал ждать, когда единственный и не по-испански быстрый в движениях продавец обратит на меня внимание.

Я знаю довольно много испанских слов, но не говорю по-испански. По-итальянски я когда-то говорил прилично.

И вот, путая испанские и итальянские слава, я обратился к продавцу.

Он внимательно выслушал меня и, хитро улыбаясь, ответил:

— Давайте уж лучше будем говорить по-русски.

— А вы русский? — удивился я.

— Ну, конечно! Я уже был на вашем корабле, только там было так много народу, что вам совершенно невозможно меня запомнить. Я же вас сразу узнал.

— Ну, как вам живется здесь, в Уругвае? Хорошо ли идут дела? — спросил я.

— Дела тут у всякого, кто не испанец, идут хорошо, потому что испанцы — так они совершенно, как дерево…— ответил продавец. — Они даже не знают как следует, что в их стране есть, что стоит здесь купить и что стоит продать. Они ничего не знают. Они только любят сидеть в кофейнях и кушать мороженое, и любят, чтобы у них были начищены сапоги. Вы знаете, сколько времени испанец чистит сапоги? Уж никак не меньше чем полчаса. Как же вы хотите, чтобы они умели торговать!

Говоря это, он уложил мне в специальную маленькую корзиночку дне больших кисти крупного бледно-розового винограда.

— Вот вы сейчас понесете это в руках, — сказал он мне на прощанье, — вы же капитан, большого корабля, — и вы совсем об этом даже не думаете, а испанец, так он прямо сгорел бы со стыда, если бы у него в руках было что-нибудь, кроме тросточки… Ну, будьте здоровы! Советую вам проехать в парк и посмотреть большое народное гулянье.

В парк я не поехал, потому что очень устал.

От строившегося небоскреба в глубь города шла лучшая улица Монтевидео — авеню 18 Июля. Я пошел по ней. Магазины, кинематографы, кафе. Кафе здесь громадны и внутри отделаны с яркой, бьющей в глаза роскошью. На широких тротуарах перед окнами кафе стоят мраморные столики. За столиками пьют крепкий черный кофе, едят мороженое. Посетители кафе почти сплошь мужчины. Они важно курят сигары и важно разговаривают. Так же, как мелкие английские чиновники в колониях стараются одеваться и держать себя «как в Лондоне», так здесь стараются делать все «как в Мадриде».

Не слышно веселого смеха, нет шума, который стоит обычно в греческих, итальянских и французских кафе. А главное, совершенно нет женщин.

Меня заинтересовало какое-то странное мороженое из разноцветных полос. Я сел за столик и подозвал человека в белом костюме и зеленом шерстяном переднике. Он оказался итальянцем. Я указал ему на соседа, наслаждавшегося полосатым мороженым, и попросил подать такого же и мне.

— Кассада! — воскликнул итальянец. — Си, сеньор, уно моменто[6]. — И, взмахнув салфеткой так же, как это бывало делалось, лихими половыми в московских трактирах, исчез в дверях.

Через несколько минут, грациозно извиваясь и высоко подняв на ладони серебряный поднос, он принес мне тарелку с порцией кассада, серебряную ложечку и высокий запотелый стакан с ледяной водой.

Кассада — нечто среднее между мороженым и пломбиром с цукатами — оказалась превкусной штукой и впоследствии поглощалась нами в громадном количестве.

Эту ночь я спал так же сладко и крепко, как первую ночь в Лондоне. Встал сравнительно рано, принял ванну, напился ароматного бразильского кофе со сливками и в девять часов был, как условлено, в конторе Додерос.

Братья Додерос — влиятельная и богатейшая фирма. Однако, ни один из братьев не занимается непосредственно своим делом. Один состоит членом аргентинского конгресса, другой живет постоянно в Париже, а третий вот уже второй год путешествует.

Монтевидеоская контора Додерос помещается на одной из лучших улиц.

Меня приняли очень любезно. Прежде всего надо было послать телеграмму в Буэнос-Айрес. Дело в том, что согласно фрахтового договора «Товарища был обязан доставить бывший на нем груз камня в Розарио или «так близко *к* этому порту, как позволит глубина фарватера и углубление судна, которое должно оставаться все время на свободной воде». Эта обычная формула всех фрахтовых договоров помогла мне немножно сыграть на тщеславии и влиятельности буэносайресского братца Додерос.

Моя телеграмма была составлена в следующих выражениях:

> *«Товарищ» благополучно прибыл в Монтевидео, где получил самый радушный прием от местных властей. Экипажу после семидесятисемидневного перехода было* бы *слишком тяжело и вредно в санитарном отношении не иметь сообщения с берегом. Ввиду изложенного, прошу*

снестись с властями и выяснить вопрос, будет ли экипажу «Товарища» разрешено свободное общение с берегом в Розарио, в противном случае предпочитаю выгружаться в Монтевидео, куда грузополучатели должны прислать баржи, тем более что голубино фарватера препятствует свободному продвижению корабля.

Капитан Лухманов».

До получения ответа на эту телеграмму я воздержался от переговоров с фирмой Мианович, которая называется Генеральной компанией буксирного пароходства Ла-Платы и ее притоков, тем более, что стоимость буксировки от Монтевидео до Розарио была уже ими сообщена Аркосу в Лондоне и нам известна. Было нам известно и то, что Мианови́чи хотя и большие «патриоты» и комплектуют свои пароходы только сербами, хорватами и далматинцами, но в делах они «охулы» и с ними надо держать ухо востро.

Я приехал на судно около полудня и застал там много гостей.

Я пригласил журналистов в свою каюту. И завязалась долгая, интересная беседа.

В этот вечер я взял на берег двух юнг и одного из учеников.

Вчетвером мы объехали на автомобиле город и окрестности. Побывали на пляже, куда на морские купанья приезжают богатые люди из всех лаплатских городов. Впрочем, и в Монтевидео, несмотря на прекрасный пляж со всеми удобствами и громадным курзалом, морскими эти купанья можно назвать только относительно: нужен очень сильный восточный ветер, чтобы вода Ла-Платы сделалась хоть немножко соленой. Но ведь наши купанья в Сестрорецке тоже называют морскими, хотя вода невской губы пресна.

С пляжа мы поехали в парк Капурро и на Прадо. Это: красивые места с пышной субтропической растительностью, с прекрасными аллеями, цветниками, ресторанами и «народными» развлечениями.

Народные развлечения те же, что и везде: карусели, тир, кинематограф, лотереи, американские колеса, кофейни и пивные, открытые эстрады с фокусниками и танцорами, маленькие озера и прудики с пестро раскрашенными лодками для катанья.

Танцоры исполняют парижские апашские танцы и английскую джигу, родную сестру нашей чечотки.

Но красивей танцев, фокусов и пения был самый парк с разноцветными электрическими лампочками, развешанными в густой листве каучуковых деревьев, тополей и пальм.

Из парка мы отправились на улицу 18 Июля и кончили вечер кассадой и кинематографом. В кинематографе, как и следовало ожидать, вместо фильма из местной жизни мы видели американскую акробатическую чепуху с Чарли Чаплином.

На другое утро пришел ответ из Буэнос-Айреса:

> *«Передайте капитану Лухманову, что «Товарищ» во всех портах Аргентины получит такой же прием, как и в Монтевидео. Обсерватория предсказывает усиление восточных ветров и прибыль воды на перекатах. Уполномачиваете ли вести переговоры с Мианович о высылке буксира?»*

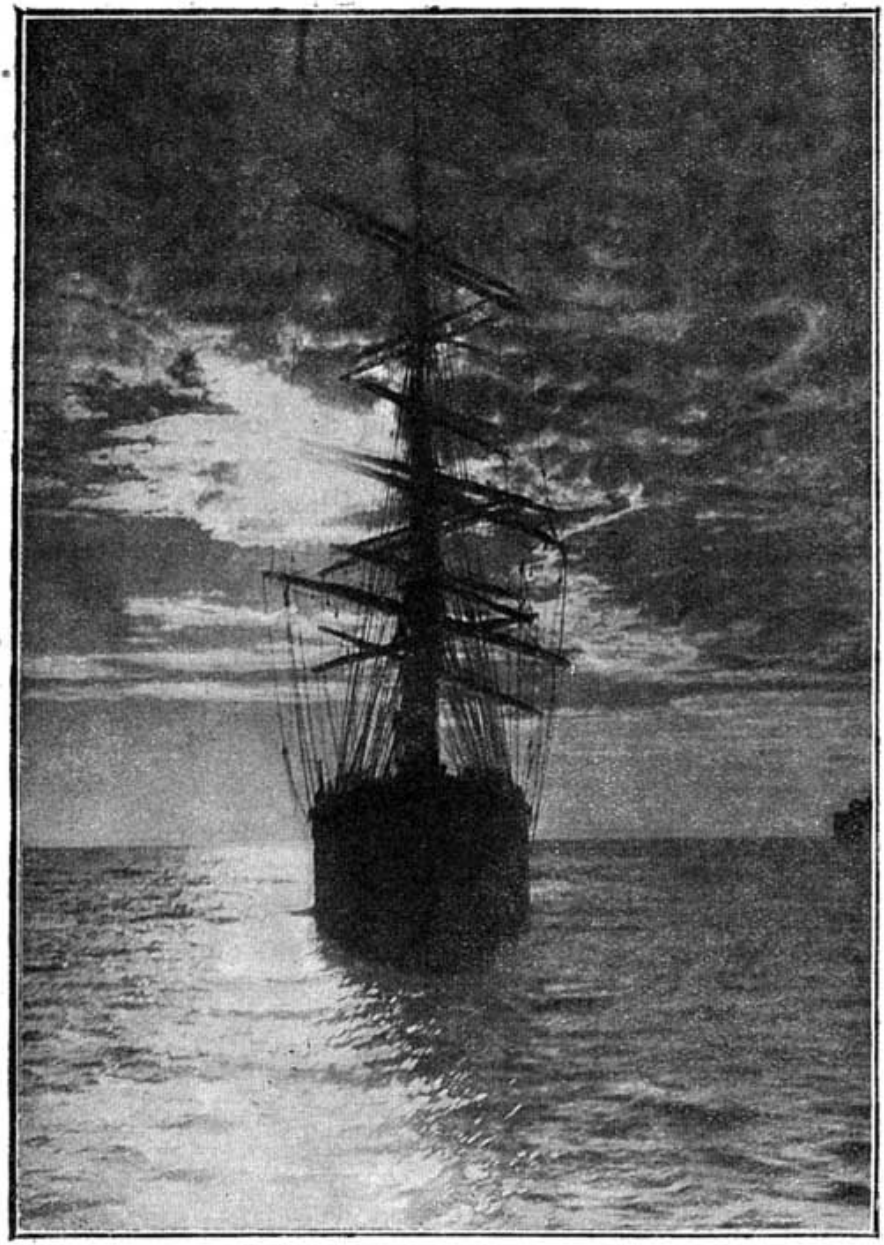
На эту телеграмму мы сейчас же послали ответ:

> *«Просим сообщить условия Мианович о доставке его буксирами «Товарища» в Розарио».*

В тот же день получено было и предложение Мианович. Ссылаясь на вздорожание угля, вызванное английской забастовкой, и на слишком глубокую осадку «Товарища», он запрашивал 1150 фунтов вместо 1000, предварительно обусловленных с конторой Аркос в Лондоне, и предлагал выслать один из самых сильных буксирных пароходов — «Мирадор».

Посоветовавшись с агентами и с милейшим командиром порта Тейлором, я ответил Мианович, что согласен заплатить тысячу фунтов, если они гарантируют мне благополучную доставку «Товарища» в Розарио.

На другое утро пришел ответ, что «Мирадор» выходит из Буэнос-Айреса вечером 29 декабря.



„Товарищ“ ночью.

«Товарищ» ночью.

Начались приготовления к походу. Вечером с приливом мы должны были выйти из гавани и стать на рейде.

Впрочем, в этот день мы успели еще проделать шлюпочное ученье и гонку под парусами.

День прошел в хлопотах. Надо было приготовиться прежде всего к аргентинским формальностям. Нас снабдили анкетными листами с такими вопросами, с которыми могут сравниться только анкеты, заполняемые иностранцами в Японии. Для этих анкет требовалось приготовить фотографические карточки всех членов экипажа. Затем надо было сговориться с лоцманом, с буксиром, который должен был вывести нас из гавани, запастись провизией, сделать прощальные визиты.

В шесть часов вечера начали поднимать якоря.

Подошли портовый буксир и катер командира порта. Тейлор привез мне на прощанье подарок — индийскую долбленую, украшенную резьбой тыкву, серебряную трубочку и коробку «эрба мате». Мате — парагвайский чай. Он имеет вид серо-зеленого порошка. Его всыпают в тыкву, заваривают и пьют через трубочку. Мате приписывают многие целебные свойства, но вкус его для непривычного человека очень неприятен, а острый запах, равно как и цвет, сильно напоминает персидскую ромашку. Я сердечно поблагодарил Тейлора. Его подарок был единственной местной вещью, которую я вывез из прилаплатских республик.

В восемь часов вечера мы отдали якорь на рейде. К рассвету должен был подойти «Мирадор» и потащить нас на толстом стальном канате в такую далекую от СССР и такую близкую теперь от нас Аргентину.

По рекам Ла-Плата и Парана

Наступил рассвет, а «Мирадор» не пришел. Вместо него пришла радиограмма от Додерос:

> *«Мирадор» выйдет, как только начнется ожидаемая прибыль воды. Телеграфируйте, когда пройдете канал Мартин Гарсия».*

Целый день прошел в составлении анкет для Розарио. Шутка ли! Надо было не только каждого человека измерить, взвесить на весах, написать всю его биографию, биографию родителей и прародителей (в анкете есть вопрос: какие фамилии носили ваша мать и бабушка до замужества и где они родились?), но в добавление к фотографии каждого еще и описать портрет: длину носа, ширину рта, цвет волос, глаз, кожи. И все это надо было сделать на испанском языке. Затем к каждой анкете нужно было приложить отпечаток всех десяти пальцев.

К ввечеру подошел «Мирадор» — большой, сильный, красивый и очень чистый буксирный катер.

Закрепили буксир, подняли якорь и двинулись по морскому каналу в сторону Буэнос-Айреса.

Утром подошли к поворотному пловучему маяку на банке Чико и к пловучей лоцманской станции, с которой должен был к нам приехать новый лоцман для реки Параны.

Однако, ни на призывные свистки «Мирадора», ни на наш сигнал, ни на радио никто не отозвался. Пришлось стать на якорь.

Часов в десять утра подошел катер с лоцманской станции, взял нашего лаплатского лоцмана и сказал, что все лоцманы разобраны, на станции нет ни одного свободного и очередной лоцман приедет к нам только вечером.

Уже было совсем темно, когда тот же катер привез к нам маленького, круглого, очень подвижного брюнета в черном костюме, черной соломенной шляпе, с бриллиантом в галстуке и с двумя новенькими кожаными чемоданами. Это оказался лоцман для Параны, итальянец, сеньор Карузо.

Ему отвели каюту третьего помощника, который временно поселился вместе с четвертым.

Сеньор Карузо заявил, что до рассвета сниматься не стоит, так как самое трудное место — канал Мартин Гарсия — нужно проходить обязательно днем.

Наступила ночь на 1 января 1927 года.

У нас готовились к встрече нового года. Решили встретить новый год всем вместе и пригласить сербов и хорватов с «Мирадора».

Мы сразу же подружились и ухитрились довольно свободно объясняться, хотя, правда, это была смесь русского, церковно-славянского, итальянского и испанского языков с добавлением английских слов в особо затруднительных случаях. Впрочем, молодым морякам, в особенности если они весело настроены, не надо много слов для того, чтобы поговорить по душам:

— Камарадо !

— Камарадо!

И ударят друг друга по плечу и разразятся хохотом. Потом угостят друг друга папиросами или сигарами. Потом начнут каждый показывать свое судно.

— Боно?

— Боно!

И опять хлопнут друг друга и опять захохочут.

Помещение учеников и команды приняло праздничный вид. Борта и койки были завешаны флагами, столы покрыты скатертями и уставлены пирогами, большими кусками жареного мяса, закусками из саутгемптонских запасов и свежими фруктами. Была и мадера, по бутылке на четырех человек.

«Мирадор» ошвартовался борт о борт. Все помылись, почистились, приоделись и после седьмой склянки сели за ужин.

Было весело, шумно, сербы чувствовали себя прекрасно.

За несколько минут до полночи наш струнный оркестр собрался за занавеской из флагов и с последним ударом, восьмой склянки грянул «Интернационал». Все встали.

После «Интернационала» начались дружеские тосты.

Праздник кончился вечером самодеятельности, в котором приняли участие и гости. Один из механиков «Мирадора» оказался виртуозом на гитаре и сыграл несколько прелестных хорватских народных песен.

Разошлись после двух часов, а в шесть начали сниматься с якоря.

Вечер посвежел. Мы поставили в помощь буксиру марселя.

Мы все еще шли, почти не видя берегов. Слева, сзади чуть-чуть маячил Буэнос-Айрес, и спереди, справа скорее чувствовался, чем виднелся низкий берег. Однако, обставленный баканами фарватер был не широк и час от часу становился извилистее.

Сеньор Карузо, должно быть, никогда не водил парусных кораблей и, стоя на баке, танцовал{18}, махал руками к бесился, когда уже бороздивший килем о дно «Товарищ» не сразу слушался положенного на борт руля.

Мы скоро перестали ожидать команд Карузо и, подходя к бакану, означавшему поворот в ту или другую сторону, сами заблаговременно перекладывали руль. Таким образом, к моменту, когда Карузо начинал махать руками, руль был уже положен в нужную сторону.

Все шло гладко почти до самого вечера. Но вот в одном узком, и мелком месте «Товарищ», несмотря на положенный право на борт руль, медленно пошел влево. Карузо начал кричать, махать руками вправо и рулевым «Товарища» и «Мирадору». «Мирадор» тянул вправо изо всех сил, став почти перпендикулярно к «Товарищу». Толстый проволочный буксир натянулся, как струна, и лопнул. И «Товарищ» неудержимо покатился влево, в сторону песчаной банки.

Карузо схватился за голову и полным отчаянья и ужаса голосом простонал:

— О, террибеле моменто!

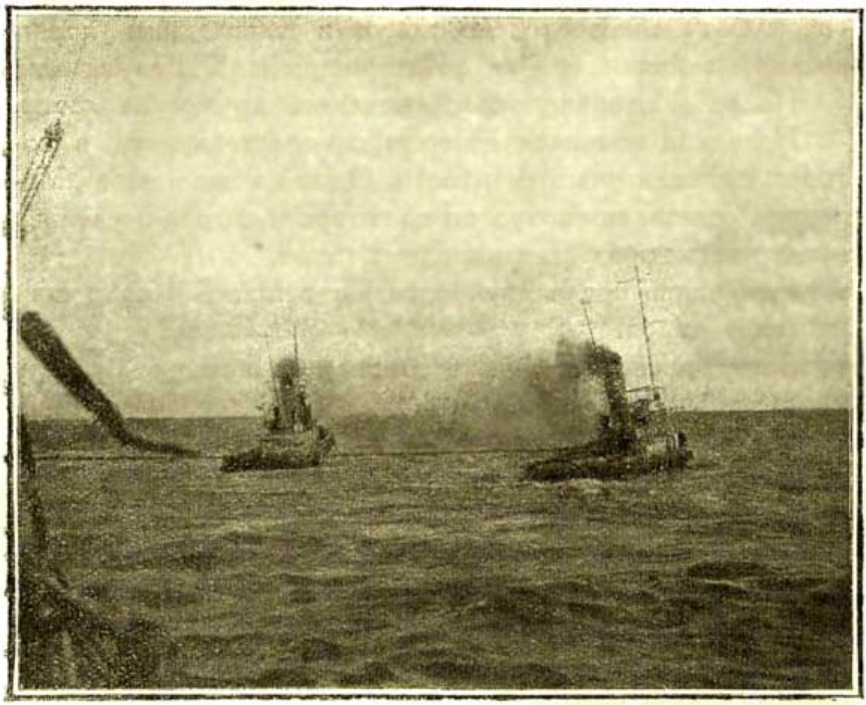
— Из «Гугенотов» запел, — сострил кто-то на баке.

Завели новый буксир, попробовали оттащить «Товарища» за нос, за корму. Но все было тщетно. Корабль прижало всем левым бортом к песчаной банке.

«Мирадор» вызвал на помощь по радио второй буксир.

Наутро пришел «Обсервадор».

Оба парохода впряглись в «Товарища». Страшно было смотреть, как вытягивались стальные, толщиной в руку, буксиры и как точно приседали и вдавливались в воду пароходы. Но восточный ветер дошел уже до силы шторма, вода прибывала, и в два часа дня мы тронулись с места под крики всех команд.



Теперь нас тащили уже два парохода.

Теперь нас тащили уже два парохода.

Теперь уже нас тащили дальше два парохода.

Дорого взяли Мианович за буксировку, но наверно они не ожидали, что им придется пустить в работу два самых больших буксирных парохода.

В четыре часа мы прошли узкий канал между островком Мартин Гарсия и отмелью. Здесь мы расстались с «Мирадором». Дальше нас повел «Обсервадор».

К вечеру мы вошли в реку Парану.

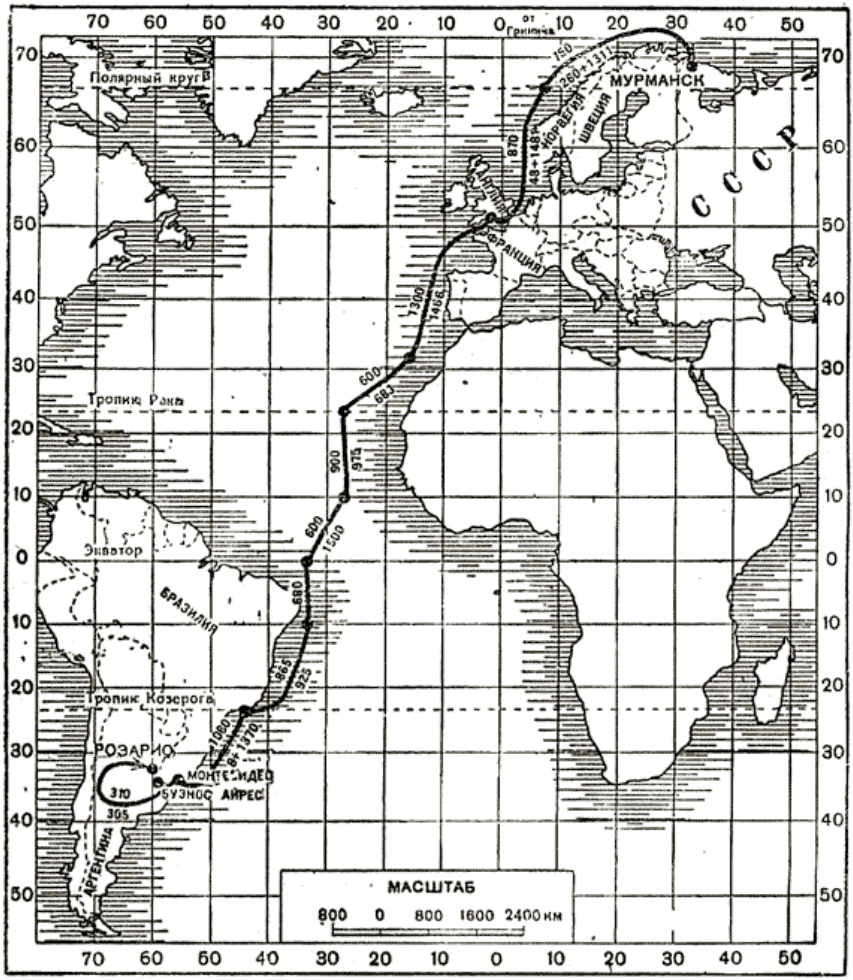
Парана — не широкая, но глубокая река с сильным течением и бурной пенистой водой. Перекатов нет и банок не много. Берега ее не высоки, но обрывисты и сплошь заросли лесом. Кое-где виднеются домики фермеров, пристани, лодки. Встречаются речные и морские пароходы, идущие из Санта-Фе и Розарио. В общем уныло, однообразно.

В десять часов вечера стали на якорь и простояли до рассвета. С рассветом тронулись дальше.

Теперь сеньор Карузо совершенно успокоился и весело

болтал за нашими завтраками и обедами.

5 января, после захода солнца, мы увидали огоньки Розарио, а часов в десять вечера в виду города отдали якорь.



Карта плавания от Мурманска до Розарио.

Карта плавания от Мурманска до Розарио.

Задача выполнена

В девятом часу утра показались идущие к кораблю два катера: один побольше, на котором было много народу, другой поменьше, очевидно с властями.

По международным правилам, как судно, пришедшее из-за границы, здоровье экипажа которого еще не проверено медицинскими властями, мы подняли на фок-мачте желтый карантинный флаг.

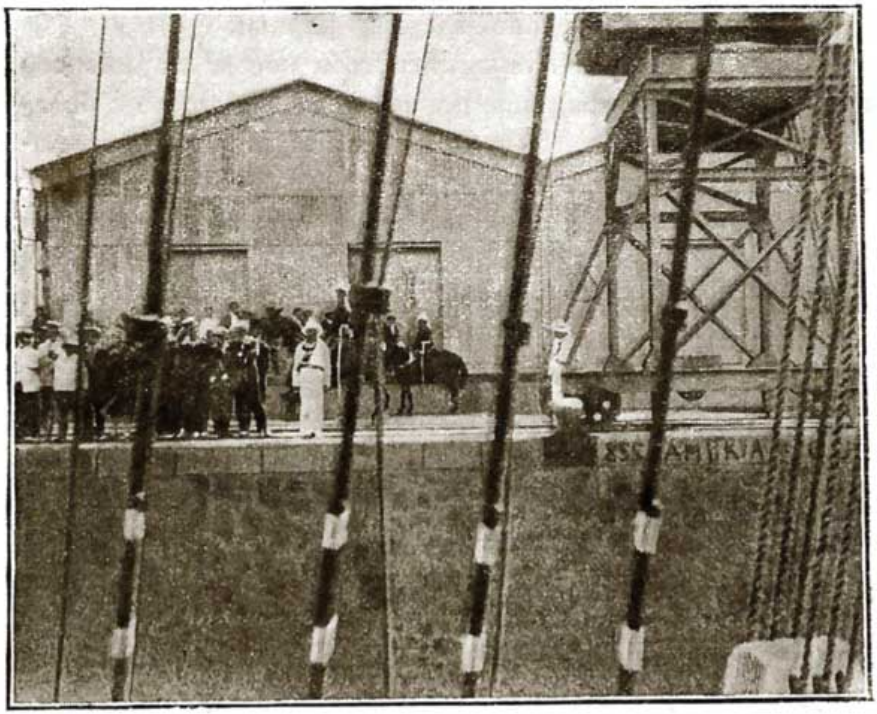
С большого катера люди махали платками и шляпами. Это были репортеры аргентинских, уругвайских, парагвайских и бразильских газет. Однако, они не могли пристать к борту до тех пор, пока судно не осмотрено властями и не спущен зловещий желтый флаг.

Со служебного катера высадились власти во главе с супрефектом морской полиции, молодым франтоватым аргентинцем в военно-морской форме, и его адъютантом.

На этот раз осмотр прошел не так быстро, как в предыдущих портах. По очереди вызывали в кают-компанию всех членов экипажа и сличали их наружность с описанием в анкетах и фотографиями.

Все обошлось благополучно.

Затем всю команду выстроили во фронт. Доктора начали щупать у каждого пульс и осматривать язык. Наконец, медицинский осмотр был окончен, карантинный флаг спущен, и репортеры бросились приступом на корабль. Защелкали кодаки, засверкали серебряные и золотые «вечные» перья.



Полиция ждет „Товарища“ на пристани.

Полиция ждет «Товарища» на пристани.

Мне пришлось сниматься и одному, и с супрефектом сеньором Бенавидец, и с репортерами, и в группах с учениками. Требовали интервью, выпрашивали автографы без конца.

Очень растрогал нас один старый эмигрант из русских евреев, живущий уже лет сорок в Аргентине. Он поднес кают-компании на красном шелковом флаге хлеб-соль. На флаге были вышиты серп и молот и надпись по-испански и по-русски: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!»

Многие привезли цветы, и наша маленькая кают-компания приняла нарядный вид.

Супрефект и его помощник завтракали на судне. Помощник, он же и адъютант, оказался англичанином, жуликом невысокой марки и фашистом.

Видя нас в форме с галунами, он, очевидно, решил, что наши товарищеские отношения с учениками и командой только притворство, необходимое в условиях советской службы.

После завтрака он отвел меня и моего старшего помощника в

сторону и прошептал, сверкая глазами:

— Я понимаю, господа, что ваше положение на корабле очень трудно, поэтому, прошу вас, не стесняйтесь и верьте, что вы найдете во мне друга. Если у вас между командой… ну, там что-нибудь такое… вы понимаете меня? Вы только шепните мне, а я уж сумею научить их понимать настоящую морскую дисциплину…

Я ответил ему холодно:

— У нас на, судне такая дисциплина, такая настоящая дисциплина, которую я желал бы видеть на всяком другом корабле.

Было трудно удержаться, чтобы не выбросить этого развязного фашиста за борт.

Перевод «Товарища от якорного места к пристани, где он должен был начать выгрузку привезенного камня, был назначен в два часа дня. К этому времени к борту подошел небольшой буксирный пароход.

Подняли якорь и двинулись под буксиром вверх по реке.

Вдоль набережной стояли пароходы под разными флагами, среди которых было много греческих. Вот мы проходим грандиозные здания и пристани нового ригорифико (холодильника). Его постройка обошлась в несколько десятков миллионов рублей. Это гордость Розарио. Но как все гордостями прилаплатских республик, так и эта выстроена на деньги иностранных капиталистов, полновластно владеющих этими богатейшими странами.

Показались городские здания, церкви.

Вот между кормой бельгийского и носом английского парохода назначенный нам причал — пустое место с большой черной цифрой 15 на гранитной облицовке набережной.

Но это что? По всей пристани цепью расставлены портовые полицейские, за ними гарцуют на лошадях конные жандармы в белых касках с широкими полотняными назатыльниками.

Это Аргентинская республика встречает первое советское судно, допущенное в ее воды…

Не успели мы ошвартоваться и подать сходни, как на судно прилетел «друг-фашист» и бросился прямо ко мне:

— Вы знаете?.. Нет, вы не знаете, вам не видно из-за амбаров… портовая решетка ломится от напора публики. Полиция едва сдерживает. Если их всех пустить, на судно, то произойдет свалка, и многих могут задавить… Можно сказать, что капитан не приказал никого пускать на судно?

— Нет, зачем же,— спокойно ответил я, — я очень рад видеть аргентинских друзей и ничего не имею против того, чтобы

пускать посменно на судно от двухсот до трехсот человек. А уж как сделать, чтобы все было в порядке, это ваше дело…

Фашист посмотрел на меня, передвинул фуражку со лба на затылок и кинулся снова на берег.

Скоро из-за амбаров показались бегущие люди. Это были первые посетители, впущенные в ворота порта.

Через несколько минут палуба «Товарища» представляла море соломенных шляп.

Я сложил в маленький чемоданчик смену белья, несколько самых необходимых вещей, документы, нужные для конторы Дюдерос, и по доске, проложенной с вант на пристань, пробрался над головами на берег.

От служащего Додерос, встретившего судно вместе с корреспондентами, я уже знал, что хорошая и не очень дорогая гостиница «Савой» находится в пяти минутах ходьбы от причала, назначенного для «Товарища». Я отправился прямо туда.

Вечером был назначен в этой гостинице товарищеский ужин всех свободных от службы членов кают-компании.

С пяти часов мальчншки-газетчики на улицах Розарио кричали:

— «Критика секста». Фрагата совиетико энтроен Розарио!

— «Ла капитал». Ла барка «Товарищ» эн порто!

— «Демократия». «Товарищ» эн ностро порто!

Газеты покупались нарасхват и тут же читались на улице. Жадно и внимательно рассматривали паши портреты. Когда позднее наши ребята в белой форме с красным советским флажком на фуражках показались на улицах, их встречали овациями.

И вечером, когда мы уселись за большим круглым столом в прохладной столовой «Савоя», ресторан ломился от посетителей.

Оркестр играл в нашу честь Чайковского и Рахманинова.

В конце концов, когда публика увидела, что большевики не показывают никаких диких шуток, она начала, кажется, разочаровываться. Один из нас, выйдя на улицу, купил большой букет цветов и, подозвав лакея, велел передать его музыкантам. Зал загремел от оваций.

На другое утро, выйдя из отеля, я хотел купить у мальчишки-папиросника коробку спичек. Я был в штатском платье и соломенной шляпе, узнать меня было трудно, однако мальчишка, зорко взглянув мне в лицо большими черными глазами, спросил:

— Команданто «Товарища»?

— Си, — ответил я.

— Но густа монеда (не хочу денег),— и мальчик с сияющей улыбкой протянул мне хорошенькую коробочку восковых спичек.

Надо было отплатить любезностью за любезность. Я спросил его имя, купил тут же в киоске газету, вырвал из нее свой портрет (его можно было найти в любой) и написал: «Al companero Enrique de commandante fragata sovietica «Tovarisch» Luchmanoff» («Товарищу Энрико от капитана советского корабля «Товарищ» Лухманова»).

Мальчик был в восторге.

Итак, рейс «Товарища» кончен. Судно благополучно доведено до места назначения, и приступлено к выгрузке.

Из запущенного, кое-как оборудованного, грязного корабля «Товарищ» превратился в прекрасное, дисциплинированное судно, которое не стыдно показать за границей. Его экипаж прошел хорошую школу, сработался, натренировался. Комсостав в совершенстве изучил парусное дело, привык к кораблю. Моя миссия кончилась. Я мог спокойно и уверенно сдать судно своему старшему помощнику Эрнесту Ивановичу Фрейману и вернуться домой, к своему прямому делу, управлению Ленинградским морским техникумом. Остались бумажные формальности, вроде составления рейсового донесения, актов о сдаче и приемке корабля.

Трудно было заниматься всем этим при страшной жаре аргентинского лета. В каютах было душно. Мы страдали днем от посетителей, ночью от полчищ москитов.

Я внимательно следил в эти дни за аргентинской прессой. И могу сказать, что в общем к «Товарищу» и его экипажу все газеты и журналы отнеслись более или менее сочувственно.

Большинство репортеров поразили следующие два факта: 1) общая кухня и одинаковый стол для комсостава и команды и 2) строгая дисциплина при исполнении служебных обязанностей и совершенно простые товарищеские отношения вне службы. Аргентинцы не понимали, например, как могут «офицер» и даже командир ходить вместе с «простыми матросами» по городу, дружески разговаривать, смеяться и даже присаживаться вместе за столики открытых кафе и пить лимонад или есть мороженое.

12 января я закончил все формальности по сдаче корабля и выехал в Буэнос-Айрес, чтобы там сесть на отходящий в Европу пассажирский пароход.

Весь свободный экипаж проводил меня до самого вокзала. Мы тепло, хорошо попрощались.

Поезд прибыл в Буэнос-Айрес около полуночи, и не успел я сойти на перрон, как меня подхватил кто-то под руку. Это оказался помощник редактора «Критики». Корреспондент из Розарио телеграфировал ему о моем отъезде, и он встретил меня… с кодаком.

В Буэнос-Айресе у меня было много дела: надо было похлопотать об обратном грузе для «Товарища», условиться о вводе корабля в док для очистки подводной части, запастись консульскими визами на въезд в разные государства Европы, купить билет на пароход, уходящий в Европу.

Все это заняло целую неделю. Билет я достал на английский рефрижераторно-пассажирский пароход компании Нельсон «Хайланд-Лок». Он отходил из Буэнос-Айреса в Лондон 20 января.

За неделю я более или менее познакомился с Буэнос-Айресом, который называют южноамериканским Парижем. Однако, жизнь течет здесь монотонно и вяло.

Главным развлечением жителей является кальсадо.

Представьте себе длинную и широкую набережную, к которой прилегают сады и парки. Много электрического света, много музыки, и хорошей музыки. Но в парках одни только «народные развлечения», о которых я уже говорил. А буржуа от девяти до одиннадцати вечера катаются по набережной в автомобилях. Этих автомобилей, блестящих лаком и сверкающих полированным металлом, тысячи. Они тянутся в три ряда в одну и в три ряда в другую сторону, описывая длинную петлю вдоль набережной. Их так много, что они едва двигаются, почти уткнувшись друг в друга. Между автомобилями, красуясь на кровных конях, гарцуют жандармы и направляют движение. В автомобилях — оливковые доны с сигарами в зубах, разодетые сеньоры и сеньориты с веерами и коробками конфет.

Днем на улицах вы почти не увидите иностранцев.

Они сидят в это время в конторах, в банках, в магазинах.

Вся деловая жизнь, весь капитал этого города с трехмиллионным населением находится в их руках. Оливковые же доны и сеньоры с орхидеями в петлицах получают аренды и ренты и не любят заниматься делами, даже торговлей. Они наслаждаются жизнью. Они часами чистят себе сапоги в специально устроенных для этой цели салонах с музыкой, прохлаждаются в ресторанах и кафе, ездят на кальсадо и смотрятся во все зеркала.

Зеркал в этом удивительном городе необычайное количество; даже деревья, которыми обсажено Майское авеню — главная улица города, — окружены против кафе зеркальными ширмами.

Очень характерна улица, носящая название Флорида.

Это «базар житейской суеты». Роскошные магазины и пассажи ломятся от дорогих и ненужных обыкновенному человеку вещей. В часы между тремя и семью пополудни Флорида так запружена покупателями и зеваками, что по ней закрывается движение экипажей.

Здесь есть опера, где самое дешевое место в райке стоит на наши деньги десять рублей, а ложи до пятисот. Зато в этом театре поют все европейские знаменитости.

А как же живут рабочие в Буэнос-Айресе?

Я видел, как они живут. В центре города их никогда не видно, окраины — их место. Семьи из шести-восьми человек часто ютятся в домишках в пять квадратных метров, наскоро сколоченных из упаковочных ящиков и обрезков жести. Грязь невыносимая, бедность, голод, страх перед жестокостью полицейских наполняют их жизнь. Не знаю, как живут рабочие на плантациях; говорят, что там они имеют хоть жилища и пищу, но во всем остальном являются крепостными в руках помещиков и их управляющих.

Но довольно об Аргентине.

20 января в шесть часов вечера пароход «Хайланд-Лок» отдал швартовы и, развернувшись в реке, тронулся в Монтевидео, а оттуда в Лондон.

18 февраля я был вновь в действительно туманной на этот раз столице Англии.

Непроницаемый туман продержал нас на якоре в устье Темзы двое суток. Пассажиры бесились, приставали к капитану с глупыми вопросами. Капитан за обедом в салоне первого класса задал только один вопрос:

— Вы слышали свистки и колокола других судов вокруг нас? Как вы думаете, сколько приблизительно судов мы увидели бы, если б туман сразу рассеялся?

Кто сказал — двадцать, кто — тридцать, а одна дама ахнула — сто. Все засмеялись. Но капитан ответил:

— Не меньше четырехсот,— и углубился в тарелку с супом.

Действительно, когда на другой день туман исчез, мы увидели, в какой каше из больших и маленьких пароходов, барж, шаланд и рыбачьих траллеров стоял наш «Хайланд-Лок».

Дувр, Остенде, Брюссель, Берлин, Варшава промелькнули в двое суток…

Потом Москва, доклад, и вот я опять дома, в милом, родном Ленинграде, который оставил девять месяцев тому назад.

Когда-то вернется «Товарищ»?!

«Товарищ» вышел из Буэнос-Айреса с грузом в Ленинград 20 апреля.

1 мая в газетах появилось поздравление экипажа «Товарища», посланное по радио из южного Атлантического океана.

25 мая новое радио известило о переходе «Товарищем» экватора в долготе 27° 42' к западу от Гринвича.

С тех пор долго ничего не было известно о «Товарище».

Мой телефон все чаще и чаще начал позванивать. Ко мне, как к старому моряку и бывшему капитану «Товарища», обращались за справками об экипаже корабля родственники и друзья.

— Где же «Товарищ» ? Ведь у него есть радио. Отчего он не дает о себе знать? Что вы думаете о его положении? Вы читали в газетах, какой ураган пронесся над Нью-йорком? над Гамбургом? над Крымом?..

Я как мог успокаивал всех. Но в конце концов тревога начала зарождаться и у меня.

Я послал телеграмму в Аркос, в Лондон, с просьбой уведомить о местонахождении «Товарища». Ответ получился в тот же день:

«Позиция неизвестна, радио ответа нет».

Я, конечно, знал, что это еще ничего не доказывает. Что такое радиоантенна на большом парусном корабле? Паутина из тонких проволок, укрепленная на верхушках брам-стеньг на высоте пятидесяти метров над водой. В шторм корабль может легко потерять не только антенну, но и самые брам-стеньги со всеми верхними реями и такелажем. Но от такой поломки до гибели корабля еще далеко. Наконец, на «Товарище» один радиотелеграфист, да и тот очень болезненный человек. Он мог тяжело захворать, даже умереть, и тогда вся сложная радиоустановка корабля осталась бы мертвой. Однако, на душе у меня было тяжело. Неужели «Товарищ» погиб в океане? Неужели погибли товарищи, с которыми я сжился, сроднился за полгода тяжелого океанского плавания, товарищи, лица которых до сих пор стоят у меня перед глазами, а голоса звенят в ушах?.. Неужели капитан Фрейман, мой бывший старший помощник, прекрасный моряк, спокойный, рассудительный человек с крепкими нервами, сделал какую-нибудь грубую ошибку, погубившую корабль?.. Нет, это невозможно!..

Я гнал от себя эти мысли, объясняя молчание «Товарища» недоразумением или случайностью, и старался успокоить всех, кто обращался ко мне за справками о корабле.

Я послал в Аркос вторую телеграмму с просьбой уведомить меня, как только получатся какие-нибудь известия о «Товарище». В ответ я получил письмо от Аркоса. Он уведомлял, что имеет основание беспокоиться за судьбу «Товарища». На четыре радио, посланные с четырех различных пунктов берегов Атлантического океана, ответа не получено.

Весь июнь прошел в неизвестности о судьбе «Товарища».

Вдруг 4 июля я получил телеграмму из Аркоса:

«Товарищ» прошел Плимут».

Я испытал то чувство, которое пережил когда-то, в дни моей молодости, на маленькой парусной шхуне, попавшей в ураган. Шесть дней нас заливало волнами. Шесть дней мы не могли нести ни одного паруса, шесть дней мы хотя и работали, пили, ели, спали, но что-то тяжелое, тоскливое жило в нашем подсознании. И вот на седьмую ночь неожиданно веселый голос вахтенного крикнул в дверки кубрика: «Пошел все наверх паруса ставить!» Мы выскочили на палубу. Увидели луну, проглянувшую между разорванными тучами; вместо ужасного рева, который стоял день и ночь в наших ушах, мы услышали легкий шум ветра — и почувствовали, что тяжесть сердца исчезла, рассеялась.

Я не знал, в каком порту остановился «Товарищ». Очевидно, не знал этого и Аркос, не знал и сам капитан Фреймаи. Не было сомнения, что «Товарищ» получил хороший попутный ветер и спешит им воспользоваться, чтобы проскочить трудный и опасный для парусных кораблей Английский канал. Несомненно было и то, что кораблю необходимо было зайти в один из иностранных попутных портов для пополнения запасов пресной воды, провизии и одежды. Но куда он зайдет? Куда донесет его попутный западный ветер? Я послал приветственную телеграмму в Лондон к Аркосу с просьбой передать ее в тот порт, в который зайдет «Товарищ».

6 июля пришла телеграмма из Дувра, маленького английского порта при выходе из Па-де-Кале:

«Благодарим. Надеемся на скорое свидание.
Все товарищи приветствуют. Фрейман».

Итак, «Товарищу», для того чтобы закончить свое исключительное плавание, оставалось сделать всего 1350 миль. Я говорю всего, потому что 1350 миль являются действительно пустяком после переходов Мурманск-Розарао, Розарио — Дувр.

Через несколько дней я получил целую пачку писем от комсостава и учеников с «Товарища». По этим письмам я узнал, как корабль совершил свое обратное плавание.

После выгрузки в Розарио «Товарищ» перешел в столицу Аргентины Буэнос-Айрес для погрузки квебрахового дерева на Ленинград. 20 апреля снялся из Буэнос-Айреса, 16 мая пересек тропик Козерога и сразу получил свежий попутный ветер, не оставлявший его до самых берегов Европы. Через девять дней после тропика Козерога «Товарищ» уже перешел через экватор, совершенно не почувствовав на этот раз страшной для парусных кораблей штилевой полосы. 3 июня он перешел через тропик Рака

и 4 июля влетел с крепким попутным ветром в Английский канал. На другой день ветер начал постепенно стихать. Утром 6 июля, едва двигаясь под обессиленными парусами, «Товарищ» добрался до выхода из канала и отдал якорь на Дуврском рейде, сделав, считай в оба конца, около 20000 морских миль без единой серьезной аварии.

«Товарищ» — не только первый советский, но первый русский парусный корабль, сделавший такое плавание.

Наши военные парусники старого времени хаживали из Кронштадта на Дальний Восток и совершали даже кругосветные путешествия, но торговых парусных кораблей дальнею плавания у нас со времени Российско-американской компании не было.

«Товарищ» сделал большое, сложное и полезное дело. Он практически подготовил для советского торгового флота пятьдесят испытанных, закаленных в борьбе с океаном, привыкших ко всяким опасностям и всяким климатам красных судоводителей. Он подготовил блестящий комсостав для наших будущих учебных судов, без которых невозможно подготовить необходимых нам морских командиров. Он установил тесную братскую связь между трудящимися Республики советов и трудящимися далеких южноамериканских стран. Фотографии и кипы иностранных газет, привезенных «Товарищем», наглядно показывают, сколько тысяч людей перебывало на его палубе и какой популярностью пользовался корабль во всех портах, куда он гордо вносил под своим гафелем большой алый флаг с серпом, молотом и пятиконечной звездой.

Нелегко далось это четырнадцатимесячное плавание. его экипажу. Условия жизни на парусном корабле без современного оборудования невыносимо тяжелы. Не надо забывать, что на «Товарище» не было ни парового отопления на случай холодных дней, ни вентиляции для смягчения тропической духоты и жары. Не было рефрижератора, ледника, электрического освещения. Не было бани или ванн для купанья команды. Не было опреснителя….

До ремонта в Саутгемптоне не было ни радио, ни лазарета, ни красного уголка, ни постельных принадлежностей, ни даже исправных спасательных шлюпок…

— Вы были в Аргентине? Расскажите, это, должно быть, страшно интересно! — постоянно говорят нам.

Да, мы были в Аргентине. Мы работали при тридцати пяти градусах по Реомюру в тени. Мы пили теплую воду из корабельных цистерн. Мы спали на палубе, где нас заедали москиты, так как в помещениях без вентиляции и с раскаленными керосиновыми лампами невозможно было спать.

Иногда после работ мы съезжали на берег, мы ходили по великолепным улицам среди разряженной толпы и красивых женщин, мы смотрели в залитые электричеством гигантские витрины, за которыми были выставлены драгоценные вещи, мы проходили мимо ресторанов, в которых гремела музыка, и думали о том, как изловчиться, чтобы купить в богатейшем южноамериканском городе, где нет ми одного магазина, торгующего предметами скромного матросского обихода, пару рабочих башмаков на те несколько пезо, которые звенели в карманах наших форменных полотняных брюк.

Но довольно об этом. Мы — моряки, и, выйдя из порта в море, скоро забываем и береговые удовольствия и береговые огорчения.

Но залитый ласковым солнцем океан, но небо, сверкающее чужими созвездиями, но страшные грозы, когда воздух до того насыщен электричеством, что сыплются искры с железных снастей, корабля, и волны, злобно сверкающие пеной, никогда не изглаживаются из нашей памяти. Они вечно тянут нас к себе, тянут до тех пор, пока не зашьют нас в старую парусину с тяжелой чугунной баластиной на конце, не положат на доску и не пустят при хорошем размахе корабля под ветер из открытого полупортика в море, которому мы беззаветно отдали все, что имели, до жизни включительно…

Вернемся к «Товарищу.

26 июля он уже прошел все Немецкое море, Скагерак, Каттегат, Зунд и вошел в Балтику.

Ленинград зашевелился. Решено было устроить «Товарищу» торжественную встречу.

Мне было поручено следить за его плаванием и вовремя предупредить организации, желавшие его чествовать. Начиная со 2 августа, я стал ежедневно получать радиограммы с «Товарища» с указанием его полуденной точки.

Все шло хорошо до входа в Финский залив.

5 августа под островом Нарген, против входа в Ревельскую бухту, западный ветер стих, и задул легкий противный норд-ост. «Товарищ» начал бесплодно лавировать между островами Нарген и Реншер. За 5, 6, 7 и 8 августа корабль не продвинулся вперед ни на одну милю.

9-го прошел, наконец, Экгольм, 10-го дополз до Соммерс.

В ночь с 11 на 12 августа его догнал шедший из Лондона в Ленинград советский пароход и взял на буксир до Кронштадта.

В два часа пополудни «Товарищ» прибыл в Кронштадт и отдал якорь на рейде. Из Ленинграда были высланы за ним два буксирных парохода: один должен был тащить его по узкому

морскому каналу, другой— помогать разворачиваться в тесных местах.

Прибытие «Товарища» в Ленинградский торговый порт ожидалось вечером, официальная встреча назначена была на другой день в одиннадцать часов утра.

Часов в шесть вечера мне позвонил по телефону заведующий пловучими средствами порта.

— Хотите выйти со мной в море навстречу «Товарищу ?

— Конечно, хочу! Где ваш катер? Как на него попасть?

— Катер будет в восемь часов у пристани против Горного института, приходите.

— Буду обязательно!

Августовское солнце склоняется к горизонту,

Моторный катер пенит бурую воду морского канала и летит навстречу заходящему солнцу.

Временами по темнеющему небу пробегают тучки. Моросит дождь. Прохладно.

«Товарища» еще не видно. Начинает темнеть.

Вдруг из-за поворота канала ясно вырисовываются на лилово-багровом горизонте знакомые высокие мачты с длинными реями и густая паутина снастей.

Впереди дымят два буксира. Трудно им, бедным, тащить большой нагруженный корабль. Издалека слышно, как пыхтят машины.

Все ближе и ближе «Товарищ»… Не отрываясь, смотрю на его рангоут.

Неужели я оставил корабль семь месяцев назад?.. Не верится… Кажется, я еще вчера был на его палубе…

Мы ровняемся. В северных сумерках еще хорошо видны все детали.

По юту двигается взад и вперед дородная фигура капитана Фреймана. У высокого штурвала — третий помощник Черепенников.

— Поздравляю товарищей с благополучным возвращением в СССР! — кричу я с катера.

— Ура! Ура! — раздается в ответ.

Меня узнали. Мне машут шапками, платками, кричат…

Наш катер делает поворот, режет корму «Товарища», уменьшает ход и идет вдоль его правого борта на расстоянии нескольких метров.

— Подходите к борту! Дмитрий Афанасьевич, милости просим на судно! — несется с «Товарища».

— Есть!

Катер перекладывает руль, прижимается к борту «Товарища»,

с которого свешивается шторм-трап (веревочная лестница), я быстро взбираюсь на палубу и попадаю в толпу учеников и команды.

Горячие рукопожатия, отрывочные восклицания…

Много было пережито вместе. Полярные штормы, гнилые, рвущиеся при каждом налете ветра паруса и снасти. Ремонт в Англии, тихий, ласковый северо-восточный пассат, ловля акул и дорад. Штили, грозы, ливни и бешеные шквалы. Буксировка через мели в Ла-Плате. Теплая питьевая вода. Вечная солонина. Консервы, галеты, нестерпимая жара, налетающие памперосы… Да разве все перечесть!..

— Ну, смотрите, Дмитрий Афанасьевич, — сказал мне старший помощник Саенко,— как вы, довольны кораблем?

Я оглянулся вокруг: на белой краске бортов, рубок и шлюпок ни одного пятнышка. Старая палуба оттерта песком и камнем и по чистоте не уступит хорошо выскобленному кухонному столу домовитой хозяйки. Даже в сумраке вечера горит медь. Снасти вытянуты. Реи безукоризненно выровнены. Паруса укатаны и закреплены.

Я прошел по палубам, заглянул в помещения, в лазарет, в красный уголок — все сияет морской чистотой.

В красном уголке целая коллекция подарков от рабочих организаций южноамериканских республик: барельеф из Монтевидео с аллегорической фигурой труда, бюст Ленина, сделанный итальянскими рабочими в Розарио, металлические венки, вымпел от рабочих Дувра…

Я крепко пожал руку и обнял Саенко. Я старый капитан и знаю, что чистота и порядок на судне — дело рук морского глаза и неутомимой энергии старшего помощника.

Скоро буксиры дотащили «Товарища» до «железной стенки» в порту, и он начал швартоваться к берегу.

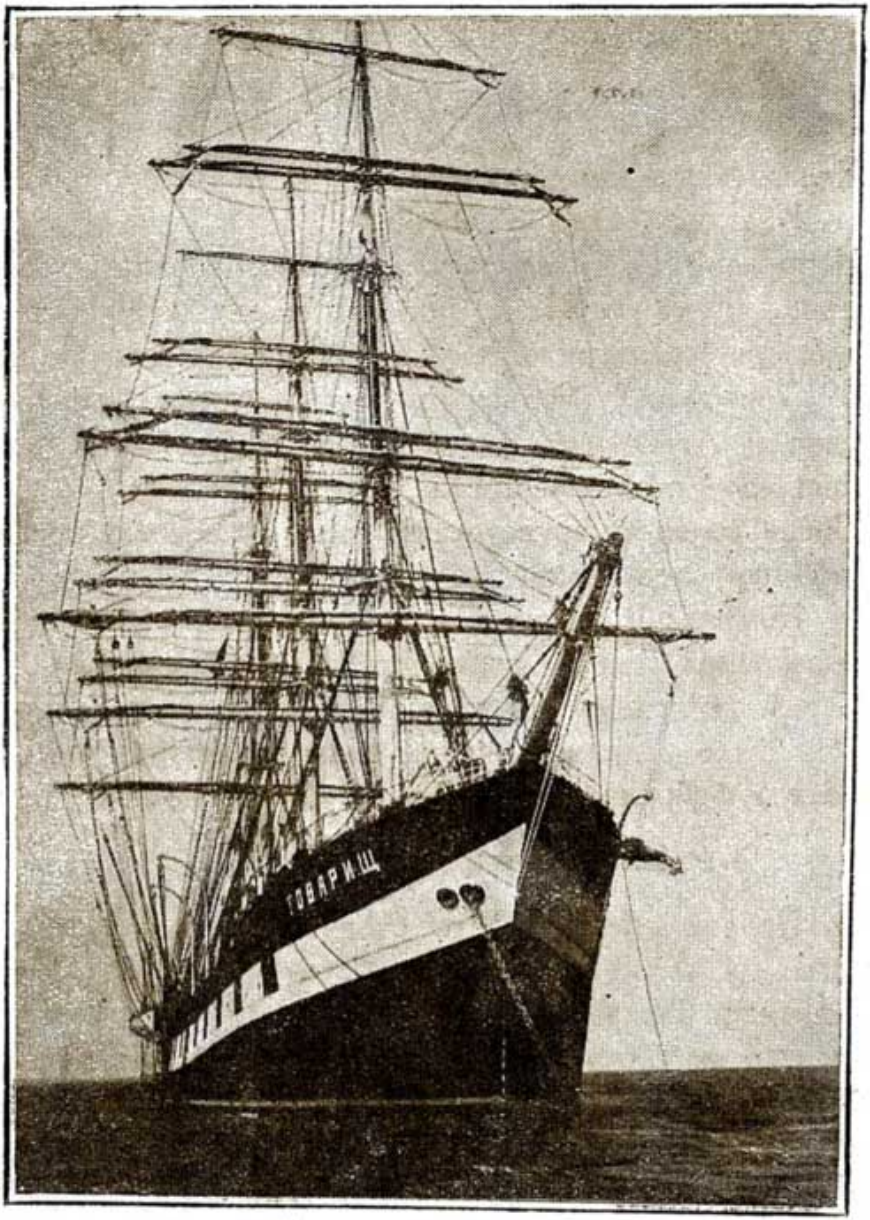
Подали сходни.

Тепло простившись с товарищами по «Товарищу», я поехал домой и на другой день в восемь часов утра был уже снова на судне.

Утром, при солнечном свете, «Товарищ» выглядел еще чище, еще щеголеватее. И все это достигнуто было не побоями, не матерной руганью, не суровыми наказаниями, как это бывало в царском флоте, а товарищеской трудовой дисциплиной, спайкой всех, и молодых и старых моряков, составляющих экипаж корабля.

Не надо забывать, что старые парусные военные фрегаты, сиявшие безукоризненной чистотой, имели более четырехсот человек экипажа, работавшего чуть не двадцать четыре часа в

сутки. Экипаж же «Товарища» состоит всего из восьмидесяти трех человек и работает на три вахты, то есть по восемь часов в день.



„Товарищ“ в новой окраске на якоре.

«Товарищ» в новой окраске на якоре.

С одиннадцати часов утра начали собираться представители организаций, чествовавших «Товарища».

Ровно в полдень корабельный колокол пробил восемь склянок — условный звон, и с мостика раздалась команда:

— Ученики и команда, во фронт, на шканцы на правую!

Стройно вытянулись две шеренги одетых по форме молодых моряков во главе со своими вахтенными начальниками. Остальная судовая администрация и депутации собрались на легком изящном мостике, перекинутом с борта на борт у второй грот-мачты. Этот мостик — дело рук корабельного плотника и экипажа «Товарища». Его не было раньше. Он был сделан в море своими руками.

— Внимание!

Представитель Ленинградского губкома и губисполкома приветствует экипаж корабля от имени командировавших его партийных и советских организаций.

Речь его покрывается криками «ура» и звуками «Интернационала».

Он передал капитану корабля Фрейману громадный шелковый кормовой флаг — подарок Ленинградского совета.

Через минуту новый флаг был приготовлен *к* подъему.

— Кормовой флаг сменить!

И под звуки «Интернационала» новый флаг, дорогой подарок, мягко шелестя, пополз кверху под высокий гафель крюйсалинга корабля. А старый, заслуженный флаг «Товарища», видавший порты Англии, Мадеры, Урутвая и Аргентины, начал медленно скользить вниз, уступая свое почетное место.

После речей и приветствий было проведено показательное парусное учение.

— Команда и ученики, в рабочее платье переодеться! — загремел голос Саенко.

Через несколько минут экипаж «Товарища», скрывшийся было в люке кубрика, снова на палубе в синих вязаных фуфайках с вышитой на груди красной надписью:

Р. У. С. «Товарищ» Н. К. П. С.

— Паруса на фок-мачте ставить! Первая вахта, к винтам!

Команда раздается за командой.

Быстро взбегает наверх по вантам первая вахта и разбегается вдоль по реям.

Две других вахты остаются внизу, у снастей.

Двадцатиметровые трехтонные марса-реи корабля взлетают вверх, как палочки.

Снасти тянутся бегом по палубе.

В десять минут паруса «Товарища» натянуты.

— На фока-брасы на правую! Пошел брасы! — И вся стена парусов красиво переворачивается с левого

борта на правый.

Опять следуют команды. Реи спускаются, паруса подтягиваются тяжелыми фестонами.

— Первая и третья вахты, паруса крепить!

Опять бегут люди наверх и рассыпаются по реям.

Через несколько минут все паруса красиво скатаны и закреплены.

В три часа праздник окончен.

Ни многословных речей, ни угощений с шампанским, ни пьяных тостов, ни льстивых восхвалений начальству. Скромно сделано и скромно отпраздновано большое дело.

Приложение

Сводная таблица расстояний по карте действительно пройденных миль, число дней плавания и число дней простоя «Товарища» во время рейса Мурманск-Розарио-Ленинград{17}

Сводная таблица расстояний по карте действительно пройденных миль, числа дней плавания и числа дней простоя „Товарища" во время рейса Мурманск — Розарио — Ленинград

Порт или пункт	Прибытие	Отплытие	Кратчайшее расстояние в милях	Число фактически пройденных миль	Число суток плавания	Число суток стоянки
Мурманск	—	29 июля 1926	—	—	—	—
Саутгемптон . . .	1 августа 1926	18 сентября 1926	1620	3600	32	48
Фунчал	5 октября 1926	8 октября 1926	1300	1466	17	3
Пересек экватор .	16 ноября 1926	—	—	—	—	—
Монтевидео . . .	25 декабря 1926	30 декабря 1926	4785	5930	78	5
Розарио	6 января 1927	12 марта 1927	327	340	7	65
Буэнос-Айрес . .	14 марта 1927	20 апреля 1927	202	205	2	37
Пересек экватор .	25 мая 1927	—	—	—	—	—
Дувр	6 июля 1927	14 июля 1927	6250	6520	77	8
Ленинград	12 августа 1927	—	1354	1672	29	—
Итого . . .	—	—	15838	19733	242	166
					408	

Сводная

таблица расстояний по карте действительно пройденных миль, число дней плавания и число дней простоя «Товарища» во время рейса Мурманск-Розарио-Ленинград

Порт или пункт	Прибытие	Отплытие	Кратчайшее расстояние в милях	Число фактически пройденных миль	Число суток плавания	Число суток стоянки
Мурманск	—	29 июля 1926	—	—	—	—
Саутгемптон	1 августа 1926	18 сентября 1926	1620	3600	32	48
Фунчал	5 октября 1926	8 октября 1926	1300	1466	17	3
Пересек экватор	16 ноября 1926	—	—	—	—	—
Монтевидео	25 декабря 1926	30 декабря 1926	4785	5930	78	5
Розарио	6 января 1927	12 марта 1927	327	340	7	65
Буэнос-Айрес	14 марта 1927	20 апреля 1927	202	205	2	37
Пересек экватор	25 мая 1927	—	—	—	—	—
Дувр	6 июля 1927	14 июля 1927	6250	6520	77	8
Ленинград	12 августа 1927	—	1354	1672	29	—
Итого	—	—	15838	19733	242	166

Схематический чертеж «Товарища» (продольный разрез)

I. ВНУТРЕННЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ

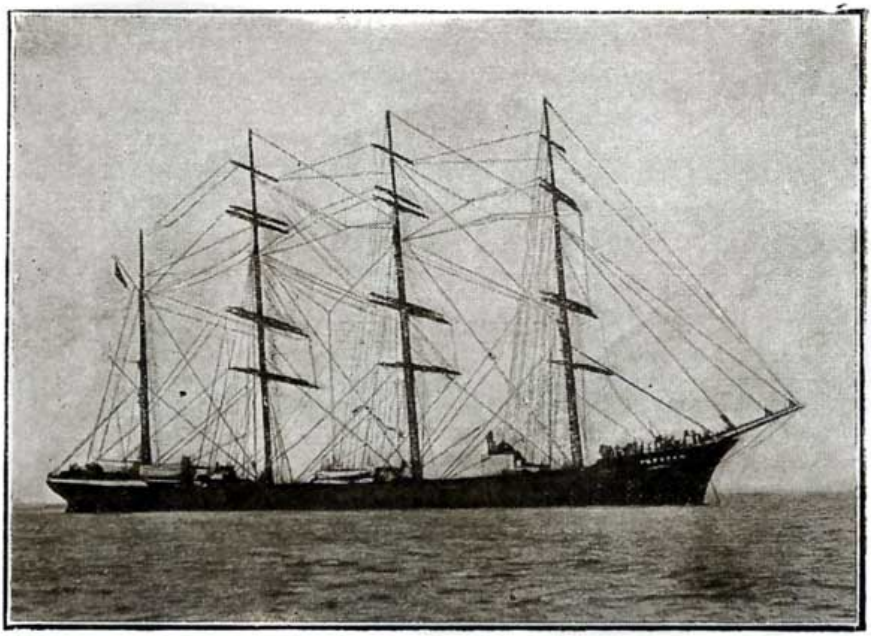
а) Помещение под баком — слева уборные и каюта плотника справа красный уголок. *б)* Форлюк — в нем установлены трапы (лестницы) для сообщения с находящимся во второй палубе помещением учеников и команды. *в)* Камбуз (корабельная кухня). *г)* Помещение парового котла. *д)* Передний гротлюк (люки служат для нагрузки и выгрузки и сообщения между палубами корабля). *е)* Лазарет. *ж)* Радиостанция. *з)* Задний гротлюк. и) Штурманская рубка. *к)* Каюта радиотелеграфиста. *л)* Ахтерлюк. *м)* Помещения под ютом — в самой корме капитанская каюта, справа и слева — каюты комсостава, в середине — кают-компания. *н)* Подшкиперская (кладовая для корабельных запасов). *о)* Канатный ящик — помещение для якорных цепей. *п)* Форлюк нижней палубы. *р)* Кубрик — помещение для учеников и команды, в котором устроены в передней и задней части койки для спанья, а в середине общая столовая. *с)* Нижний передний гротлюк. *т)* Нижний задний гротлюк. *у)* Нижний ахтерлюк *ф)* Парусная кладовая. *х)* Провизионная кладовая. *ц)* Междупалубное пространство грузового трюма. *ч)* Нижний грузовой трюм. *ш)* Клюз (отверстие в борту) для якорного каната (цепи). *щ)* Брашпиль (ворот для подъема якоря). *ы)* Паровые лебедки (маленькие машины для подъема и спуска тяжестей в трюм).

II. РАНГОУТ

а) Бугшприт. *б)* Фокмачта. *в)* Передняя гротмачта. *г)* Задняя гротмачта. *д)* Бизаньмачта. *е)* Форстеньга. *ж)* Передняя гротстеньга. *з)* Задняя гротстеньга. *н)*{20} Крюйсстеньга. *к)* Форбрамстеньга. *к)* Передняя гротбрамстеньга. *м)* Задняя гротбрамстеньга. *и)* Крюйсбрамстеньга. *о)* Форбомбрамстеньга. *и)* Передняя гротбомбрамстеньга. *р)* Задняя гротбрамстеньга. *с)* Фокарей. *с)* 1. Передний гротарей. *с)* 2. Задний гротарей. *т)* Нижний форморсарей. *т)* 1. Нижний передний гротмарсарей. *т)* 2. Нижний задний гротмарсарей. *у)* Верхний фор-марсарей. *у)* 1. Верхний передний гротмарсарей. *у)* 2. Верхний задний гротмарсарей. *ф)* Нижний форбрамрей. *ф)* 1. Нижний передний гротбрамрей. *ф)* 2. Нижний задний гротбрамрей. *х)* Верхний форбрамрей. *х)* 1. Верхний передний гротбрамрей. *х)* 2. Верхний задний гротбрамрей. *ц)* Форбомбрамрей. *ц)* 1. Передний гротбомбрамрей

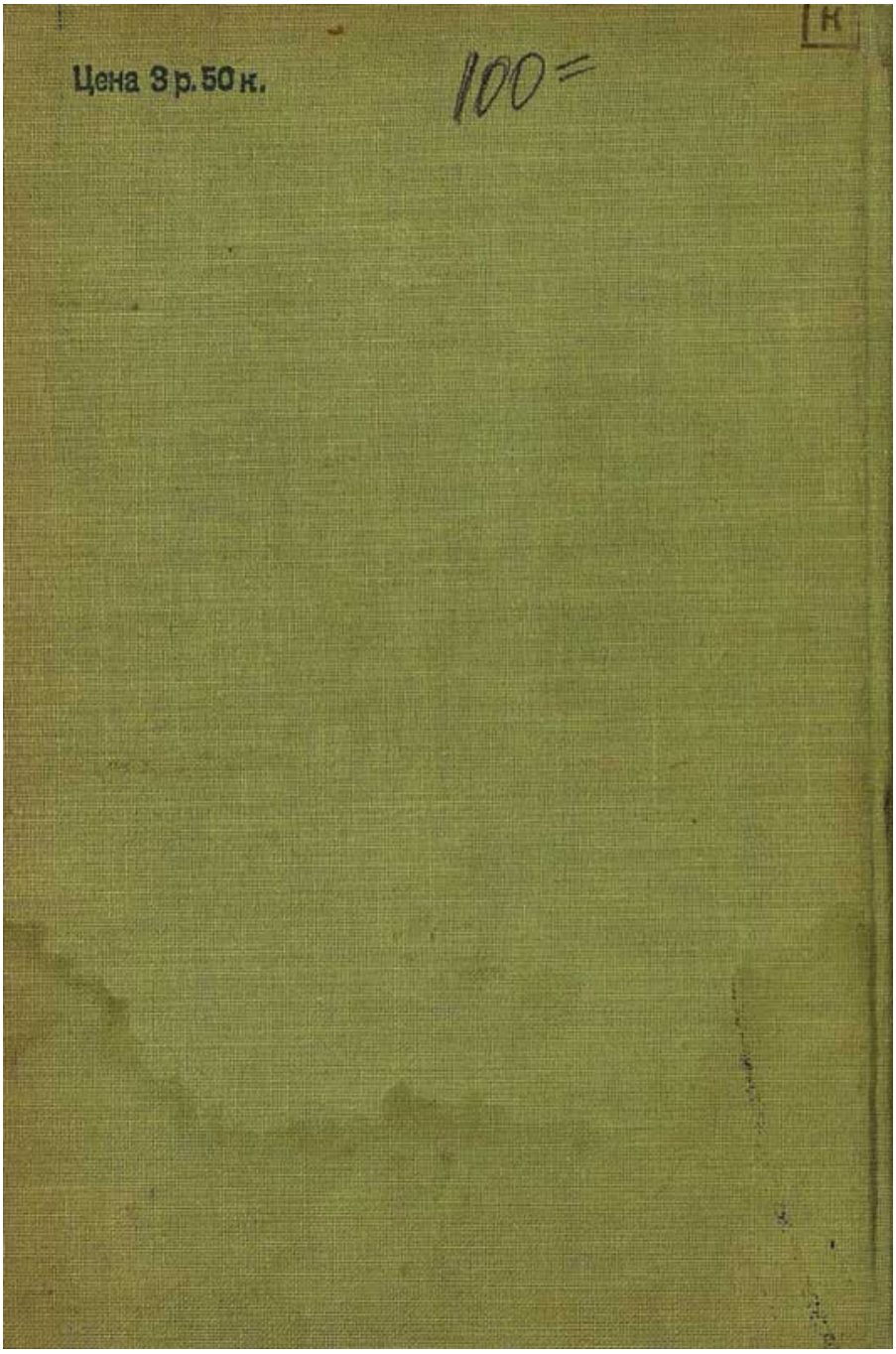
III. ПАРУСА

1) Фок. 2) Первый грот. 3) Второй грот. 4) Бизань. 5, 6, и 7) Нижние марсели. 8) Гаф-топсель. 9, 10, 11) Верхние марсели. 12, 13, 14) Нижние брамсели. 15, 16, 17) Верхние брамсели. 18, 19, 20) Бом-брамсели. 21, 22, 23, 24) Нижние стаксели. 25) Кливер. 26, 27, 28) Стень-стаксели. 29) Бом-кливер. 30, 31, 32) Брам-стаксели. 33) Кливер-топсель.



«Товарищ», бывший «Лауристон», построен из стали в ирландском городе Бельфасте в 1892 г. Длина его — 86,60 метров, ширина — 12,80 метров и глубина — 7,40 метров. Собственный вес этого корабля, не считая груза, достигает 1500 тонн, из которых только мачты, реи и паруса весят 134 тонны. Мачты у «Товарища», клепанные из стальных листов,— высотою в 51 метр, и их диаметр у палубы достигает 78 сантиметров. Нижние реи, тоже клепанные из стали, имеют длину в 26 метров при диаметре в середине 52 сантиметра, а в концах 26 сантиметров. Самые верхние, так называемые бом-брам-реи, кажущиеся снизу, с палубы, чуть не палочками, вытесаны из громадных сосновых бревен и имеют длину тринадцать метров, при диаметре, у середины, в 26 сантиметров.

«Товарищ» поднимает до 3500 тонн груза, и его водоизмещение, т.е. вес вытесняемой им воды, который, как известно из физики, равняется весу самого плавающего тела, достигает в грузу 5000 тонн.



notes

Примечания

1

Зюйдвестки — непромокаемые шапки особого фасона, с большим назатыльником и козырьком.

2

Аркос — общество, созданное для усиления торговых операций Советского Союза с Англией.

3

Командир порта.

4

Глубины на морских картах обозначаются в английских саженях шестифутовой меры. Английская, или морская, сажень равняется приблизительно расстоянию между концами пальцев рук, растянутых в стороны на уровне плеч, взрослого человека, или старинной русской «маховой сажени». Отсюда и длина якорных цепей измеряется не метрами, в английскими саженями.

5

Остойчивость — стремление судна возвращаться в прямое положение.

6

Есть, сеньор, один момент.

comments

Комментарии

1

Скорее всего, имеются ввиду топенанты - снасть бегучего такелажа, предназначенная для удержания в нужном положении рангоута. Может быть, ранее было иное написание, но скорее всего — ошибка, так далее по тексту употребляется слово «топенанты» —V_E.

2

Такое написание (через дефис) в оригинале — V_E.

3

Сейчас принято выражение «обрасопить реи», или «брасопить реи». — V_E.

орфография оригинала — V_E.

5

Сейчас принято написание - Гольфстрим — V_E.

Лафонтенских — V_E.

Так в оригинале — V_E.

Так в оригинале — V_E.

Так в оригинале — V_E.

10

Несогласованность в тексте оригинала. Здесь указывается дата — 8 сентября. В таблице, приведенной в приложении — 18 сентября. Вероятно, в таблице указана дата с учетом стоянки в ожидании попутного ветра после выхода из Саутгемптона — V_E.

так в оригинале — V_E.

так в тексте - V_E.

13

Так в тексте - V_E.

Так в тексте — V_E.

15

в печатном оригинале закрывающая кавычка отсутствует — V_E.

16

Так в тексте — V_E.

17

В оригинале — Антлантического — V_E.

Так в оригинале — V_E.

Таблица вставлена нами в двух вариантах - в виде рисунка и в табличном формате для cr3 — V_E,

20

Так в тексте - после «з» идет «к», потом снова «к», а затем «м» — V_E.